الخصخصة

الفترة من ١/١/٢٠٠٠

حتى يونية / ٢٠٠٠

إعداد

مكتبة الأهرام للبحث العلمى



الخصخصة

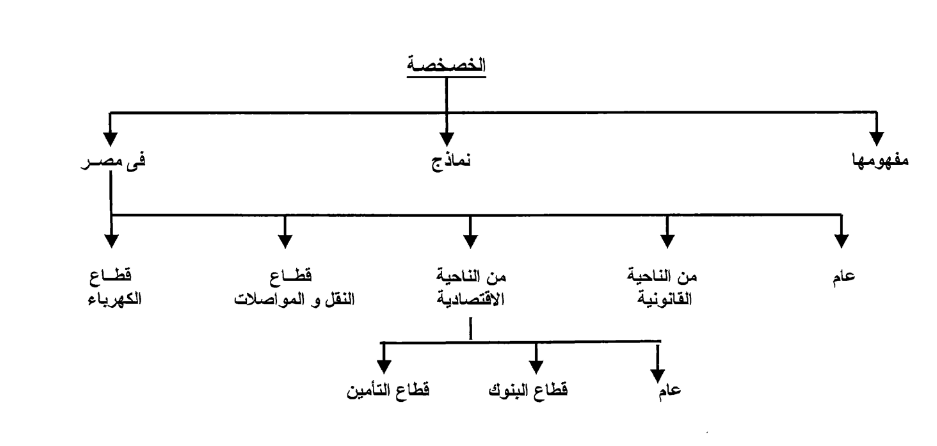
الفترة من ١/١/٢٠٠٠

حتى

يونيه /٢٠٠٠

إعـــــداد

مكتبة الأهرام للبحث العلمي


الخصخصة
مفهومها
نماذج
فى مصر
عام
من الناحية القانونية
من الناحية الاقتصادية
قطاع النقل و المواصلات
قطاع الكهرباء
عام
قطاع البنوك
قطاع التأمين

قائمة المصادر

أولا: الجرائد

الاخبار – الاهرام – الحياة – العالم اليوم ٢٠٠٠

ثانيا : المجلات

مجلة الاهرام الاقتصادى ٢٠٠٠

ثالثا : الكتب

١ - كتاب اندماج وخصخصة البنوك طارق عبد العال ٢٠٠٠

مفهومها

الخصخصة

مفهومها

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	الخصخصة تساهم فى الاصلاح المتكامل	انور خاطر	العالم اليوم	٢٧٧٥	٢٠٠٠/٣/٩	١

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعى :	مفهومها	رقم العـــــدد :	٢٧٧٥
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠١/٣/٩

الخصخصة تساهم فى الإصلاح المتكامل ولا تحل كل المشاكل

□ كتب-أنور عبد الهادى خاطر:

أكدت دراسة اقتصادية بمركز بحوث ودراسات التنمية التكنولوجية عن تقييم الرضاء عن الخصخصة بالنسبة للعمال على البعد الاجتماعى كجزء أصيل فى الاصلاح الاقتصادى والعمل على التدرج المناسب فى التطبيق ولابد من الاهتمام بالادارة لأنها أكثر المهام صعوبة فى ظل الاقتصاد الحر خاصة الإدارة الوسطى لأنها العنصر الذى يخدم صناع القرار حيث إن الإدارة هى معضلة الخصخصة وكفائتها سوف تلعب دورا مهما وحيويا فى المستقبل.

واضافت الباحثة الدكتورة سوزان أبو رية أستاذة الاجتماع الصناعى بكلية الآداب جامعة حلوان أنه لابد من التوصل إلى صيغة توفيقية ترضى القاعدة العمالية وتزيد من فاعليتهم فى برنامج الخصخصة ويجب أن تشتمل طريقة التعامل مع العمالة الفائضة فى الوحدات التى يراد تخصيصها وأن يكون هناك حوار يراعى مصالح طرفى الانتاج ولابد من اعادة النظر فى قانون العاملين بالحكومة كى يتواءم مع ما ط[illegible] علاقات العمل من تغير [illegible] العولمة وحرية التجارة العالمية والحفاظ على السيادة الوطنية ومصالح الشعب دون السماح باى شكل من أشكال سيطرة رأس المال الاجنبى مع إجراءات التقييم السليم للشركات وطرحها للبيع فى الوقت المناسب دون اهدار للمال العام.

وتطالب بالبدء فى برامج تدريبية متقدمة للمديرين القائمين والمرشحين دون التقيد بالسن بل يكفى أن تكون المهارات والمعرفة والتخصص جزءا رئيسيا فى عملية الاختيار للمتدربين وأن يختار من بين المتدربين من يستطيع احداث التغير فى الفكر والمهارة للآخرين حيث تصبح مهارات قوى العمل والتعليم هى سلاح التنافس الأول بين الأمم.

واشارت الدراسة إلى الشفافية والمعلومات فإذا كان القرار الاقتصادى يحتاج إلى نقود مستقرة حتى ينضبط الحساب الاقتصادى فلا تقل اهمية عنه ضرورة توافر المعلومات الاقتصادية السليمة ويجب أن تتمتع هذه المعلومات بمصداقية وتصدر عن جهات محايدة وبشكل منتظم ودورى



د. سوزان أبو ريه

فاجهزة الاحصاء يجب أن تتمتع بالاستقلال التام عن الحكومة وما ينشر من معلومات ينبغى أن يوفر المعرفة بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية وليس الدعاية.

وترى الباحثة أن الخصخصة هى جزء من اصلاح متكامل ولا يمكن النظر إليها باعتبارها علاجا لكل المشاكل فهى تعتبر جزءاً من العلاج فالبيئة الاقتصادية اصبحت كالثوب المهلهل لا ينفع معه الترقيع بل يحتاج إلى ثوب جديد ويحتاج إلى اعادة بناء لكل جوانبه فلابد من اصلاح إدارى واصلاح فى نظام التعليم واصلاح نظام العمران والسكان واصلاح هيكل القيم.

الموضوع الرئيسى : الخصخصة — اسم كاتب المقال : أنور خاطر
الموضوع الفرعى : مفهومها — رقم العدد : ٢٧٧٥
المصدر : العالم اليوم — تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/٣/٩

وتؤكد الدكتورة سوزان أبو رية أن الاصلاح الإدارى يحتاج إلى اعادة نظر كاملة حتى يقوم نظام إدارى مشجع للخصخصة والاصلاح فلابد من اعادة النظر فى الكم الهائل بين القوانين والتشريعات واعادة النظر فى ازدواج الاختصاصات بين الاجهزة المختلفة وتبسيط الاجراءات الخاصة بالموافقات والتصاريح والرخص وتخفيض التكدس فى العمالة الموجودة فى الاجهزة الحكومية واعادة النظر فى الانظمة البالية للترقية فنحن نحتاج إلى اشخاص تتوافر لديهم مهارات الإدارة السليمة والاسواق المالية والبورصات وهذا يتطلب تشجيع التعليم الفنى والصناعى والتجارى والزراعى وعدم ربط أنظمة التعليم بدرجات وعدم ربط الخريجين باحتياجات القوى العاملة فى الدولة وترك ذلك لقوى السوق بالاضافة إلى استخدام الحوافز والعقاب كمدخل لتقليل النمو السكانى.

واضافت أن الخصخصة لا يمكن أن تعيش فى بيئة بدأت تسود فيها قيم التحايل والمحسوبية فهى تحتاج إلى بيئة تقدر الانتاجية والكفاءة وأن البقاء لمن يعمل أفضل وليس لمن يتحايل أكثر ويجب غرس قيم العمل الشاق والانضباط الالتزام وقواعد العمل السليم، أهم الصفات التى تعتنقها قيادات القطاع الخاص فى المجتمعات الانتاجية فلا نجاح ولا أمال بدون عمل وانضباط ولا مكان للصدفة أو الربح السريع على حساب المجتمع ولا يوجد تعارض بين المنافسة والتعاون فى نظام اقتصاد السوق فالاقتصاد الخاص والمنافسة هما الاساس الذى يبنى عليه هذا النظام ولكن بدون اغفال للتعاون الذى يحقق الاهداف الاجتماعية للمجتمع وعلى القطاع الخاص ايجاد التوازن بين المنافسة والتعاون.

واشارت إلى ضرورة مشاركة الرأى العام فى الاعداد للمستقبل ومكاشفة الشعب بتفاصيل عملية الخصخصة وأهدافها النهائية ويصارح بالضغوط المعروضة لتحقيقها لتجنب أى مازق شعبى وفى أى مكان استخدمت الأموال الناتجة عن الخصخصة وإلى أين تذهب؟ هل لعلاج المديونية أم لسداد السحب على المكشوف للبنوك أم لتعويض أرصدة الخسائر؟

ويرى البعض أن تبدأ الشركات الجديدة بعد الخصخصة بلا أية التزامات خالية من الديون والالتزامات ويتحرك نحو أهداف جديدة تخدم أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية باعتبارها اصلا أهدافا قومية تعود على المجتمع كله وتمتص البطالة وتعالج المشاكل التى قد تظهر فى الوضع الجديد بعد الخصخصة فالاقتصاد الحديث هو فى جوهرة تعامل مع المستقبل فيما عرف باسم الرشادة الاقتصادية تعبير عن إدراك قوى التغير والتجديد فالتغير ضرورة للتطور.

والجدير بالذكر أن الدراسة قد اختلفت فيها الآراء حول اتجاهين للخصخصة بين مؤيد لها ومعارض فالدول يشجعها ويعتبرها الشمعة المضيئة على درب التقدم وسبيل الخلاص من الفقر والثانى سلبى وهو يرى الخصخصة خيانة لمصر ويجب الابقاء على القطاع العام وهناك جوانب سلبية للخصخصة فمنها المعاش المبكر ويتمثل دور الحكومة هنا فى توجيه الافراد فى استثمار هذا المعاش للنظر إلى المستقبل دون الاقتصار فقط على النظر للوقت الحاضر وهناك جانب سلبى آخر للخصخصة هو فتح أبواب مصر على مصاريعها أمام المستثمر الغربى والاجنبى مما يهدد ثقافتنا وصناعتنا إلا أنها لها بعض المزايا وأهمها النهوض بمستوى المنتجات والمصنوعات والقدرة على المنافسة العالمية والنهوض بمجتمعنا المصرى.

نماذج

الخصخصة

نماذج

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	الدميرى : مصر للطيران ليست للبيع	كفاح احمد	العالم اليوم	٢٧٦٣	٢٠٠٠/٢/٢٤	٣

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كفاح احمد
الموضوع الفرعى :	نماذج	رقم العدد :	٢٧٦٣
المصدر :	العالم اليوم	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٢/٢٤

الدميرى: مصر للطيران ليست للبيع

◆ لا تفكير فى إنشاء مطار جديد بالعاصمة لأنه يتكلف 40 مليار جنيه

◆ مناقصة عالمية لتوسعة مطار القاهرة بعد استقلال هيئة الميناء

◆ حسم الخلاف مع شركات الطيران الأجنبية حول ضريبة الخدمات الأرضية

□ كتب - كفاح أحمد:

أكد الدكتور ابراهيم الدميرى وزير النقل ان مؤسسة مصر للطيران ليست للبيع ولن تتم خصخصتها.. وكشف عن قرار قريب بتحويل هيئة ميناء القاهرة الجوى لوحدة اقتصادية مستقلة يتبعه قرار مماثل لهيئة الطيران المدنى.

ونفى الوزير فى حديث شامل لـ «العالم اليوم» وجود خلافات بين وزارة النقل وقيادات الطيران، او التفكير فى انشاء مطار جديد بالقاهرة، كما حسم الخلاف الدائر مع شركات الطيران الأجنبية حيث أيد تسديدها لرسوم الخدمات الارضية لشركتى مصر للطيران والمصرية لخدمات الطيران وهى ما يطلق عليه «ضريبة مطار».

فى بداية حديثه جدد الوزير تأكيده أن مؤسسة مصر للطيران لن تتم خصخصتها، وان طرحها للاستثمار الخاص هو أمر غير مقبول على الاطلاق.. وشدد قائلا «لن نبيع رأسمال وطنى».

وقال وزير النقل فى لقائه مع «العالم اليوم» ان مصر للطيران مؤسسة ذات طبيعة خاصة، وهى مستقلة بالفعل عن ميزانية الدولة، ولذلك فإنها ليست بحاجة الى قرار مماثل لما سيصدر بشأن هيئة الطيران المدنى وهيئة ميناء القاهرة الجوى بتحويلهما الى وحدتين اقتصاديتين مستقلتين ضمن خطة الوزارة لتطوير الطيران فى مصر والتى تستهدف تحرير الهيئتين لتعملا باسلوب يتناسب مع متطلبات التقدم المتسارع فى مجال النقل الجوى عالميا وتقنياته الحديثة.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كفاح احمد
الموضوع الفرعي :	نماذج	رقم العـــــدد :	٢٧٦٣
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٢٤

واشار إلى ان وزارة العدل انتهت من صياغة القرار الخاص بهيئة ميناء القاهرة الجوى بهذا الشان وسيصدر قريبا، ومازال قرار هيئة الطيران المدنى تحت الاعداد.

وأوضح الوزير ان ما يجرى فى مصر للطيران حاليا هو اعادة تنظيمها داخليا بعد ان بلغت من نمو وحجم النشاط قدرا كبيرا.. وهو اجراء يستهدف زيادة كفاءتها او امكاناتها التنافسية فى أسواق النقل الجوى.

ولم يشا د.ابراهيم الدميرى ان ينفى او يؤكد لـ «العالم اليوم» أمر تحويل مصر للطيران الى شركة قابضة وتقسيم انشطتها المختلفة الى شركات تابعة، وهو الاتجاه الذى ترسخ لدى دوائر الطيران فى مصر خلال الايام الماضية.. وقال د.الدميرى ان هناك عدة بدائل فيما يتعلق بكيفية اعادة تنظيم وترتيب مصر للطيران تجرى دراستها لتحديد افضلها وما يضمن منها تحقيق مصلحة مصر للطيران والعاملين فيها ومصلحة مصر كذلك، ولذا يمكن حاليا تحديد نوعية التنظيم الذى سيتم بالفعل ونتائجه فى نهاية المطاف.

وأضاف، انه حتى اذا كان من الوارد تجزئة انشطة مصر للطيران الى شركات، فإن القائمين عليها والعاملين فيها هم أولى بإدارتها وتشغيلها بعيدا عن القطاع الخاص.

وحول انشاء شركات تتولى ادارة وتشغيل المطارات الداخلية - غير مطار القاهرة - والتى تتبع هيئة الطيران المدنى بعد تحويلها الى هيئة اقتصادية، قال الدميرى ان وزارة النقل لن تقرر شيئا يخص الهيئة بعد استقلالها، وسيكون للهيئة أن تتخذ ما ترى انه يحقق مصالحها، وبطبيعة الحال لها ان تتطلع الى زيادة ايراداتها وان تضع لنفسها الوسائل المختلفة التى توفر لها ذلك.

من جهة اخرى، أكد وزير النقل انه لن يكون فى القاهرة مطار ثان، نافيا ما تردد عن دراسات تجرى لانشاء مطار جديد فى موقع قريب من العاصمة ليخفف الضغط عن مطار القاهرة الحالى.. وقال ان ميزانية الدولة يصعب ان تتحمل مطارا جديدا يتطلب تنفيذه مبلغاً يصل الى 40 مليار جنيه، وأضاف ان ما سيجرى هو توسعات فى مطار القاهرة بانشاء مبنى ثالث للركاب وممر ثالث للطائرات.. وقد انتهت الدراسات الخاصة بهذا المشروع وسيطرح فى مناقصة عالمية قريبا بعد صدور قرار استقلال هيئة ميناء القاهرة الجوى.

وبالنسبة للخلافات القائمة بين شركات الطيران الاجنبية وبين الشركة المصرية لخدمات الطيران ومصر للطيران حول رسوم تحت اسم «ضريبة مطار» تفرضها الاخيرتان على تلك الشركات ضمن فواتير الخدمات الارضية، ويعارضها الطيران الاجنبى.. فقد حسم د.ابراهيم الدميرى موقف وزارة النقل من تلك الخلافات مؤكدا ان الرسوم التى تدفعها الشركات الاجنبية هى اجراء صحيح، انما هناك خطأ فى أسلوب تحصيل هذه الرسوم وتسميتها ضريبة مطار، وسيتم تصحيح ذلك فى صياغة فواتير الخدمات الارضية.

وأضاف، ان الوزارة خفضت فى نهاية ديسمبر الماضى الرسوم المستحقة على «المصرية لخدمات الطيران» و«مصر للطيران» كمقابل استغلالهما المطارات المصرية فى ممارسة نشاط تقديم الخدمات الارضية للغير إلى 5٪ من ايرادات هذا النشاط فى مطار القاهرة و7٪ فى المطارات الاخرى.. وتجرى حاليا دراسة تخفيضها مجددا.

وفى نهاية لقائه مع «العالم اليوم»، نفى د.ابراهيم الدميرى وجود خلافات بين وزارة النقل وبين بعض قيادات الطيران فيما يتعلق بسياسات تطوير النقل الجوى، وأكد ان التعاون تام بينه وبين جميع القيادات كفريق عمل واحد، وان أى اتجاه أو سياسة جديدة يتم وضعها بالتشاور مع كل قيادات الطيران.. وأى مشارك فى وضع خطط التطوير لا يمكنه ادعاء معارضته لها بعد ذلك.

فى مصر : عام

الخصخصة

فى مصر : عام

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	لا للخصخصة التى	سيد احمد سعدون	الاخبار	١٤٩٦٨	٢٠٠٠/٤/١٩	٥
٢	تسوية الديون والمعاش المبكر فى مقدمة ايجابيات برنامج الخصخصة	شواق محمد	العالم اليوم	٢٨٥٦	٢٠٠٠/٦/٨	٦
٣	٤ ملاحظات امريكية على الخصخصة المصرية	مجدى عبيد	العالم اليوم	٢٨٥٥	٢٠٠٠/٦/١٢	٨
٤	اربعة تحديات تواجه الخصخصة	انور خاطر	العالم اليوم	٢٨٦١	٢٠٠٠/٦/٢٤	١٣

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	سيد احمد سعدون
الموضوع الفرعي :	عام	رقم العـــدد :	١٤٩٦٨
المصــــدر :	الاخبار	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٤/١٩

لا.. للخصخصة التى.. تزيد المعاناة

بداية فإننا نوضح اننا لسنا من عبدة أصناع القطاع العـام.. ولسنا ضـد الخصخصة التى تراعى البعد الاجتماعى وتوقف نزيف الخسائر بشركات قطاع الأعمال العام التى يتم خصخصتها وتتيح فرص عمل جديدة للشباب، ولكننا فى نفس الوقت لسنا من حملة المباخر وكدابى الزفة الذين يطبلون ويزمرون «عمال على بطال» لكل عمل تقوم به الحكومة حتى ولو كان هذا العمل يؤدى إلى زيادة معاناة محدودى الدخل ويضر بسمعة مصر على المستوى العالمي.

كانت هذه مقدمة ضرورية لابد منها حتى لايخرج علينا النافقون من امثلة «عباس العرسة» المنتشرين فى الكثير من مواقع صنع واصدار القرار بمقالات يزينون فيها الباطل ويعلنون انه ليس بالاماكن أبدع مما كان ويتهموننا زورا بالردة والعودة إلى الوراء.

وإذا كنا نعترف ان الحكومة خاضت مرحلة التحول الاقتصادى وبرنامج الخصخصة باقتدار ونجحت فى وقف نزيف الخسائر فى العديد من الشركات التى تم خصخصتها فإننا لابد أن نعترف بان هناك تجارب فاشلة لخصخصة بعض الشركات ومن بينها الشركة العربية للشحن والتفريغ بميناء الاسكندرية.. وهى كما نعلم احدى شركات الخدمات التى لاتنتج سلعة ولكنها تؤدى خدمة مثلها فى ذلك مثل هيئة النقل العام.

وإذا كانت هيئة النقل العام تدعمها الدولة سنويا بمبالغ طائلة لكى تستطيع القيام بدورها فى أداء الخدمة المطلوبة منها فإن الشركة العربية للشحن والتفريغ تعتمد على نفسها فى شراء وتجديد واحلال معداتها وصرف رواتب العاملين بها وحوافزهم والبالغ عددها أربعة الاف وخمسمائة عامل وتحقق فى النهاية فائضا يعود على الدولة وعلى العاملين بها وقد بلغ هذا الفائض خلال عامى ٩٧، ١٩٩٨ أكثر من عشرين مليون جنيه.

وحين تم خصخصة هذه الشركة عام ١٩٩٩ تحولت من شركة رابحة إلى شركة خاسرة ولقد أوضحنا اسباب فشل خصخصة هذه الشركة فى مقالنا المنشور فى هذا المكان بتاريخ ٢٠٠٠/٣/٢٠ ولاحاجة لنا لتكرار ما سبق ان اعلناه.

●●●

وما يعنينا هنا أن نوضح أهم الآثار السلبية التى ترتبت على التجربة الفاشلة لخصخصة هذه الشركة والتى اثرت على عمالة هذه الشركة وعلى سمعة ميناء الاسكندرية وذلك على النحو التالي:-

اولا: زيادة اعداد البطالة نتيجة وجود عمالة زائدة بهذه الشركة تصل إلى الفى عامل تتحمل الشركة اجورهم لعدم وجود موارد مالية تمكن الشركة من اخراجهم بنظام المعاش المبكر.. هذا فضلا عن انخفاض دخول العاملين بها والبالغ عددهم ٤٥٠٠ عامل واثر ذلك على اسرهم وهو الأمر الذى يشكل قنبلة موقوتة قد تنفجر فى أى لحظة إذا طالت فترة معاناة هؤلاء العمال دون ان تمتد اليهم يد الدولة لتساعدهم على الخروج من هذا المازق الذى لاذنب لهم فيه.

هذا من جهة ومن جهة اخرى فإن هذه الشركة لم تعد قادرة فى ظل ظروفها الحالية على اصلاح واحلال لمعداتها وهو ما سوف تظهر اثاره سلبا على مستوى الخدمة بميناء الاسكندرية إذا استمر الحال على ماهو عليه..

ثانيا: صدور قرار وزير النقل رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٨ بالترخيص لعدد ١٥ شركة قطاع خاص تزاول نشاط الشحن والتفريغ دون التزام هذه الشركات بامتلاك الحد الادنى للمعدات المنصوص عليها بهذا القرار وكذلك عدم التزامها بامتلاك وتعيين عمالة مؤمن عليها رغم قيام هيئة ميناء الاسكندرية بمنحهم مهلة لتوفيق اوضاعهم.. ومعنى هذا ان هذه الشركات بوضعها الراهن عبارة عن كيانات صغيرة لن تتمكن من اقتناء معدات عملاقة متطورة تضيف طاقة انتاجية جديدة وهو ما سوف ينعكس اثره مستقبلا على انخفاض مستوى الخدمة بميناء الاسكندرية وبالتالى التأثير على سمعة ميناء الاسكندرية عالميا.

●●●

وإذا كانت هذه المشكلة معروفة تماما لكل من وزارة قطاع الاعمال ووزارة النقل منذ أكثر من عام واعتراف السيد/ وزير قطاع الاعمال بذلك عند مناقشة طلب الاحاطة المقدم من السيد/ النائب يحيى ابو ستيت بمجلس الشعب خلال شهر يناير عام ٢٠٠٠ والوعد الذى قطعه سيادته على نفسه امام المجلس الموقر بحل هذه المشكلة خلال ايام.. فانني اتساءل - بعد مضى شهرين على وعد السيد الوزير بحل هذه المشكلة خلال ايام - اين المصداقية وهل وعود السادة الوزراء امام مجلس الشعب أصبحت مجرد كلام او كما نقول نحن «كلام جرايد».

انني اطالب الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء ومهندس الخصخصة فى مصر ان يصدر قراره لحل مشكلة عمال الشركة العربية للشحن، والتفريغ وذلك بخروج الفى عامل بنظام المعاش المبكر حتى لاتطول فترة معاناتهم اكثر من ذلك وعلى ان يتم ذلك بتحويل من صندوق اعادة الهيكلة وليس هناك بديل لهذا الاجراء الذى ينهى مشكلة العمال من جهة، ومن جهة أخرى يساعد الشركة على ان تستعيد توازنها وتتمكن من تجديد واحلال معداتها بصورة تدعم الخدمة الميناتية بهذا الميناء العريق حفاظا على سمعة مصر عالميا إذ أنها الشركة الوحيدة القادرة على اداء هذه المهمة بما لديها من عمالة مدربة ومعدات متطورة وباعتبارها قبل الخصخصة كانت تقوم بنشاط الشحن والتفريغ وحدها باقتدار وبصورة مشرفة.

أكدتها دراسة اقتصادية حديثة

تسوية الديون والمعاش المبكر فى مقدمة إيجابيات برنامج الخصخصة

□ كتب ـ شواق محمد:

بعد مرور ما يقرب من 8 سنوات على بدء برنامج الخصخصة رصدت دراسة اقتصادية حديثة الجوانب الايجابية والسلبية فى البرنامج حيث اشارت إلى ان تسوية الديون والتصنيفات العالمية التى اشادت بانجازات البرنامج تعد فى مقدمة الجوانب الايجابية لبرنامج الخصخصة.

وأوضحت الدراسة ان هناك عدة فرص يمكن استغلالها فى المستقبل من أهمها البدء فى خصخصة قطاعات ضخمة مثل البنوك والمرافق وطرح اسهمها فى البورصة حتى يعود الانتعاش اليها فى ظل حالات الركود وموجات الهبوط التى تمر بها البورصة.

نقاط القوة

واشارت الدراسة التى اعدها محمد حسونة خبير التقييم والتحليل المالى بوزارة قطاع الاعمال العام إلى ان نقاط القوة فى البرنامج تتمثل فى تضمين عقود البيع للمستثمرين بنودا مهمة تتعلق بالحفاظ على العمالة وتنفيذ استثمارات معينة فى التطوير وعدم تغيير النشاط لتجنب المخاطر المستقبلية.

وأوضحت ان مؤسسة «ستاندارد أند بورز» العالمية اشارت فى تصنيفها للمناخ الاستثمارى فى مصر الى انه جاذب للاستثمار اضافة إلى عدة تقارير أخرى مثل تقرير صندوق النقد مايو 1998 وتقرير البنك الدولى يناير 1999 مشيرة إلى ان نقاط القوة تتضمن ايضا عدم القيام بعمليات هيكلة غير مدروسة لا ينتج عنها تحسن ملموس فى الأداء والنجاح حتى الآن فى تسويات الديون ونظام المعاش المبكر الاختيارى خاصة فى ظل الموارد المحدودة.

كما اشارت الدراسة إلى ان من نقاط القوة التى تحسب للبرنامج اقبال 20 مؤسسة وبنك استثمارى عالمى سواء من خلال مجموعات أو كيانات مشتركة أو مستقلة على التقدم للقائمة المختصرة للمروجين

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	شواق محمد
الموضوع الفرعي :	فى مصر: عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٦
المصـــــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٨

وضامنى الاكتتاب ولاتزال الفرص سانحة لاستغلال موارد تلك المؤسسات لدفع عجلة البرنامج.

وأوضحت الدراسة عدم انسياق المسئولين عن البرنامج وتركيز الجهود على اعداد البنية السليمة التى تكفل نجاح البرنامج واستقراره ووجود اللجنة الوزارية لمتابعة برنامج الخصخصة ممثلة فى اكثر من 15 وزيرا مما يجعلها جهة عليا موثوقا بها ومما يؤدى إلى سهولة عملية الحصول على الموافقات من اكثر من جهة مشيرة إلى وجود انجازات واضحة لجهات متعددة من صناديق

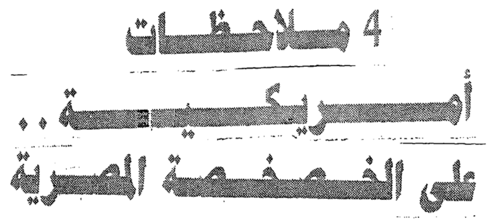
وشركات سمسرة وراس مال مخاطر ومقاصة بلغت 204 شركات لديها خبرات مكتسبة من السوق المصرى وموارد بشرية تنمو بمرور الوقت خاصة فى ظل اتساع نطاق الخصخصة ليشمل قطاعات كبرى مثل الاتصالات وغيرها. أما فيما يتعلق بنقاط الضعف والنواحى التى يجب العمل على تطويرها فقد اشارت الدراسة إلى وجود أكثر من جهة تدلى بتصريحات عديدة ومتتالية لها علاقة وثيقة ببيع الشركات مما يؤثر سلبا على السوق فى بعض الاحيان. كذلك ضرورة العمل على

وجود نظرة اشمل واعم لعملية التقييم خاصة فيما يتعلق بالشركات ضعيفة الربحية أو الخاسرة حيث تعتبر الخسارة السنوية نزيفا حقيقيا لاموال الدولة وبالتالى من الممكن تطبيق بعض المرونة فى السعر الاساسى «الادنى» المحدد فى التقييم لتلك الشركات عند تلقى عروض المستثمرين وهناك بعض المؤشرات على جود قدر من المرونة ظهرت فى بعض عمليات بيع للمستثمرين مؤخرا خاصة بعد تعديل المادة 26 من اللائحة التنفيذية للقانون 203.

وأوضحت ضرورة الاخذ فى الاعتبار ان عملية الاستعانة بمروجين عالميين سلاح ذو حدين وذلك فى حالة اعطاء انطباع سلبى غير حقيقى عن شفافية البرنامج ومرونة القائمين عليه لذلك يجب نشر فكر وأسلوب التعامل من المروجين بين المسئولين المعنيين بشكل مكثف وسريع من خلال لقاءات مشتركة مشيرة إلى انه يجرى حاليا اعداد عدد من اللقاءات بين المروجين والشركات القابضة والوزارة. للعمل على تحسين الكوادر التى تجلبها جهات المعونة لتقديم الدعم الفنى والتدريب لقطاع الأعمال العام. ضرورة العمل وبشكل سريع على تطوير نماذج القوائم المالية لتتواكب مع المفاهيم والاعراف الدولية ولا يقتصر الامر على مجرد التطوير واعداد نماذج جديدة وانما لابد من التعريف بها وبكيفية اعدادها للقائمين عليها.

اشارت الدراسة الى انه من الممكن ان تجد المؤسسات العالمية التى ستعمل فى الترويج للشركات فرصا كبيرة من ناحية الوصول باخبار البرنامج المصرى إلى دول ليست على دراية به وبالتالى لمستثمريها بما يخدم عملية جلب التكنولوجيا الحديثة وايجاد فرص عمل حقيقية وتنمية الصادرات فى ظل دور أكبر للقطاع الخاص الوطنى. ووجود اهتمام من جهات المعونة الدولية بتوفير التمويل اللازم للخصخصة خاصة من خلال الدعم الفنى.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر:عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٥
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٦/١٢



4 ملاحظات أمريكية.. على الخصخصة المصرية

■ مجدى عبيد ■

أكتملت الصورة النهائية لمشروع الخصخصة الامريكى وانتهت عملية وضع الآليات التى ستنفذ المشروع. وعلى ما يبدو. لم تكن عملية الولادة سهلة. إذ احتاجت إلى مداولات ومناقشات استغرقت اشهرا عديدة. فى نهاية المطاف. اصبح المشروع قائما.. ولكن تحوطه الكثير من الشكوك حول امكانية ان يحقق اهدافه..

ففى نهاية الاسبوع الماضى. جرى إعلان المؤسسات الفائزة بعقد مشروع الخصخصة الامريكى. والمعروف باسم «المشاركة من اجل التنافسية» وبخلاف ما جرى عليه العمل فى السابق.

حيث كان يتم ارساء المشروع على شركة واحدة. أو بالاحرى كونسورتيوم يضم شركات متعددة. وتقوده شركة واحدة، تتقاسم عقد المشروع. عدة شركات ومؤسسات . وهى شركة برايس [illegible] هاوس الامريكية ومكتب فريد منصور وشركة المستشار الاقتصادى EFA وهى الشركة الرئيسية التى تتولى اعمال التنسيق بين الشركات المحلية وشركة DAI وشركة IBTCI ومكتب باكر وماكنزى وحلمى حمزة والبنك التجارى الدولى ومكتب حسن حسين.

قبل اعلان هؤلاء الفائزين وبفترة ليست قصيرة رسا جزء من العقد على شركة أمريكية وهى شركة كارانا بموجبه تقوم الشركة المذكورة باعداد الدراسات حول

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر:عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٥
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

قضايا الخصخصة والمشاكل التى تواجهها فضلاً عن اعداد تقارير لمتابعة تطورات الخصخصة فى العديد من الوزارات والهيئات الحكومية وتنظيم الندوات وورش العمل لمناقشة قضايا الخصخصة.

ومؤخراً قامت شركة كارانا بتنظيم ندوة حول تقييم اصول شركات التأمين وذلك بناء على طلب وزارة الاقتصاد بهدف ايجاد الوعى لدى العاملين فى صناعة التامين بوسائل تقييم شركات التامين، وتقديم أجوبة على التساؤلات المطروحة فى هذا المجال.

40 مليون دولار

ويعتبر مشروع «المشاركة من أجل التنافسية» مجرد حلقة فى سلسلة مشروعات متعددة تعود بدايتها إلى فترة الثمانينيات حيث كان يتم تنظيم الندوات وورش العمل والحلقات الدراسية.. وذلك بهدف ايجاد الوعى بالخصخصة وتلا ذلك البدء بأول مشروع للخصخصة فى عام 1990 وقد رسا هذا المشروع على شركة «بكتل» ثم تكرر نفس المشروع حيث رسا عطاؤه فى عام 1995 على شركة «آرثر آندرسون».. فى التقرير الاخير الصادر عن هيئة المعونة الامريكية توجد اشارة إلى ان ميزانية مشروع المشاركة من اجل التنافسية تبلغ 40 مليون دولار، كما يوضح التقرير مجالات عمل المشروع بانها تشمل التالى:

أولاً: دعم برنامج الخصخصة المصرى بما فى ذلك الشركات المملوكة للدولة والشركات المساهمة والبنوك والموانئ واصول اخرى.

ثانياً: دعم وتوسيع الانشطة الهادفة إلى زيادة الوعى العام بحيوية واهمية الخصخصة.

ثالثاً: تطوير الموارد البشرية فى الأجهزة والمؤسسات الحكومية التى يتم خصخصتها علاوة على المؤسسات المالية وشركات القطاع الخاص.

رابعاً: التنسيق بين برامج الخصخصة فى القطاعات والهيئات والوزارات المختلفة كالاتصالات والطاقة والزراعة والصرف الصحى والبيئة.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر:عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٥
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

المشروع الأخير

المفترض ان يتم تنفيذ وتحقيق هذه الاهداف فى عامين أو ثلاثة على اقصى تقدير إذ يذكر التقدير الخاص باستراتيجية المعونة الامريكية حتى عام 2009، انه بنهاية السنة المالية لعام 2004 تتوقع

المعونة الامريكية حدوث تقدم فى خصخصة الشركات المملوكة للدولة، ومن ثم، يتركز التخطيط على التحرك نحو عدم تقديم دعم مباشر للخصخصة وذلك مع تحقيق الحكومة لاهدافها فى هذا المجال.

ما ينطوى عليه هذا التقييم من معنى، هو ان مشروع الشراكة من اجل التنافسية، ربما يعد المشروع الأخير الذى تصممه المعونة الأمريكية لدعم برنامج الخصخصة المصرى، لسببين: اولهما: ان المساعدات الأمريكية ذاتها ستتقلص فى الفترة القادمة.

ثانيهما: ان الدعم الأمريكى للخصخصة سوف يأخذ اشكالاً اخرى وليس تلك المتعارف عليها.

ولعل السؤال المطروح الآن، هل سيتمكن الفائزون بمشروع الخصخصة الامريكى من تحقيق الاهداف المرصودة لهم؟.

بالطبع يوجد الكثير من المنجزات التى تحققت فى فترة التسعينيات فى مجال الخصخصة ويعود جزء كبير من هذا النجاح إلى الدعم الذى قدمته الهيئات الدولية، وفى مقدمتها هيئة المعونة الامريكية.

لكن الصورة العامة للخصخصة ليست مضيئة فى جميع جوانبها، فمازال هناك الكثير من الشركات التى مازالت تتبع

القطاع العام، علاوة على تباطؤ ايقاع الخصخصة.

4 ملاحظات

يرصد التقرير الاخير الصادر عن وحدة دعم الخصخصة الكثير من الجوانب والمجالات التى يوجد فيها الكثير من الشوائب واوجه القصور.

اولاً: التحرك البطئ فى خصخصة البنوك المشتركة وشركات التامين.

ثانياً: تواجه وزارة قطاع الاعمال العديد من المشاكل فى مجال تقييم الشركات المطروحة للبيع.

ثالثاً: لم يتم رصد أى أنشطة جديدة للخصخصة فى مجال النقل البحرى خلال الربع الأخير من عام 1999.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر:عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٥
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

رابعاً: لم يتم رصد انشطة فعلية فى مجال خصخصة شركات التجارة الداخلية خلال الربع الاخير من عام 1999.

وتشير المعلومات المتوافرة إلى ان الخبرات السابقة لمشاريع الخصخصة الأمريكية لم تكن جيدة، إذ اصطدمت تلك المشاريع بالعديد من العقبات:

أولاً: ظهور خلافات بين مشاريع الخصخصة الامريكية والمسئولين المصريين حول انسب الطرق فى تقييم الشركات المطروحة للبيع.. فبينما يحبذ الأمريكان - والكلام على لسان مسئول اقتصادى مصرى - الاستناد فى تقييم الشركات إلى القيمة السوقية حيث يحدد السوق قيمة الشركات المطروحة للخصخصة فإن الجانب المصرى يحدد قيماً مختلفة للشركات تعتبر فى نظر الجانب الامريكى لا تعكس قيمتها السوقية ومن ثم اصطدم مشروع الخصخصة الامريكى السابق والذى كانت تقوده شركة «آرثر آندرسون» بهذه العقبة مما ولد احباطا لديها.

ثانياً: يقف مشروع الخصخصة الامريكى، عند نقطة تأهيل الشركات للبيع، وبعد ذلك، تدخل الشركة - على حد قول المسئول الاقتصادى، المصرى - فى دائرة مفرغة من الهيئات واللجان والشركات، لكى تنفذ عملية البيع مما يؤدى إلى اطالة امد بيع الشركة.

ثالثاً: وجود هياكل إدارية فى الشركات المطروحة للبيع تعود إلى فترة الانغلاق الاقتصادى، وتقف تلك الادارات عقبة امام تنفيذ برنامج الخصخصة، وفى هذا الاطار يقول المسئول الاقتصادى المصرى ان الجانب الامريكى يدعو إلى تغيير إدارة الشركات وانه من المفروض ان يؤدى العمل باسلوب عقود الادارة إلى زيادة قيمة الشركة ولكن ينبغى الا يتجاوز ذلك فترة عامين ثم تطرح الشركة للبيع وألا تتخذ عقود الادارة كمبرر لعدم الخصخصة.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	مجدى عبيد
الموضوع الفرعى :	فى مصر:عام	رقم العـــــدد :	٢٨٥٥
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٦/١٢

مشاكل سياسية

رابعاً: الطابع السياسى لبعض مشاكل الخصخصة حيث ان بعض المسئولين فى وزارة قطاع الاعمال يدركون اهمية العمل بوسائل جديدة فى مجال تقييم الشركات المطروحة للبيع ولكنهم ـ حسب ذكر المسئول الاقتصادى المصرى ـ يخشون من الدخول فى خلافات مع لجان الخصخصة إذا هم باعوا بقيمة اقل من القيمة الموضوعة من قبل لجنة الخصخصة.

خامساً: اغلب الشركات الموجودة فى برنامج الخصخصة شركات تعانى من مشاكل مالية وادارية وبالتالى فهى غير صالحة للطرح العام فى البورصة وحول هذه النقطة تبرز خلافات ـ على حد قول المسئول الاقتصادى المصرى ـ بين الجانبين الامريكى والمصرى حيث يرى الجانب الامريكى انه من الافضل بيع الشركات سواء أكانت رابحة أو خاسرة أى بيعها على حالتها بدون أن تجرى لها عملية اعادة هيكلة اعتماداً على قيمتها السوقية فى الجانب المقابل.. يشدد الجانب المصرى على ضرورة اعادة هيكلة هذه الشركات لكى تزيد قيمتها عند طرحها للبيع.

مطلوب وقفة

من المتصور ان هذه المشاكل لا تخص مشاريع الخصخصة الامريكية فحسب وانما كذلك الخصخصة بشكل عام وهى تقريباً نفس المشاكل التى يعانى منها مشروع الخصخصة الأوروبى والمفترض أن تكون هناك وقفة جادة مع الذات بالاجابة على تساؤل جوهرى. هل نحن جادون فى الخصخصة أم لا ؟ فإذا كنا جادين فليس هناك معنى لاهدار مواردنا الاقتصادية التى هى فى الاصل شحيحة فى دائرة مفرغة من الاجراءات البيروقراطية التى لاتنتهى. تحت مبرر ان هذه اموال مساعدات. ولاضرر فى استخدامها بشكل غير كفؤ، حيث بالامكان توظيف هذه الاموال فى برامج اخرى تعود بفائدة أكبر على المواطن المصرى. ونعلن صراحة. انتهاء برنامج الخصخصة حتى نريح ونستريح. إذ أنه من المرجح ان يدخل مشروع «المشاركة من أجل التنافسية» فى نفق مظلم دون أن يحقق الاهداف المحددة له. ويأتى عام 2002 ونحن نتحدث عن نفس المشاكل التى تحدثنا عنها فى التسعينات؟

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	انور خاطر
الموضوع الفرعي :	فى مصر: عام	رقم العـــــدد :	٢٨٦١
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٢٤

دراسة اقتصادية تكشف:

أربعة تحديات تواجه الخصخصة!

مطلوب من الحكومة عدم الإسراع بالخصخصة خوفا من البطالة

□ كتب ـ أنور خاطر:

كشفت دراسة اقتصادية حديثة عن اهم التحديات التى تواجه الخصخصة ومن ابرزها مشكلات البطالة وعدم توافر الادارة القادرة على فهم احتياجات المشروع بالاضافة الى غياب سوق المال النشط الذى يستوعب ما يطرح من اسهم فضلا عن انخفاض متوسط دخل الفرد فى مصر حتى يتمكن من تشكيل قوى شرائية قادرة على انعاش الاسواق.

واضافت الباحثة الدكتورة سوزان احمد ابورية استاذ الاجتماع الصناعي بجامعة حلوان ان الخصخصة بقدر ما لها من ايجابيات لها سلبيات نتيجة حدوث اختلالات هيكلية تؤدى الى تدنى الدخل الحقيقى للافراد وارتفاع اسعار واثمان السلع والخدمات واتساع نطاق البطالة فى المجتمع وانهيار مصالح محدودى الدخل واتساع التفاوت في الدخول والثروات واتساع نطاق الفقر والجهل والمرض وانهيار القيم وتمزق النسيج الاجتماعى واهم العقبات هى مشكلة تسريح العمال.

واشارت الى ان هناك عدة حلول ومقترحات لمواجهة هذه العقبات، فالدولة بدأت برنامجها للخصخصة تدريجيا منذ اكثر من عدة سنوات حتى يستوعبها —

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	انور خاطر
الموضوع الفرعى :	فى مصر: عام	رقم العــــــدد :	٢٨٦١
المصــــــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصــدور :	٢٠٠٠/٦/٢٤

المواطنون ويلمسون نتائجها بانفسهم رغم الاصوات المتشددة التى تؤكد بان الخصخصة معناها الاستغناء عن العمال ومعناها اجور اقل ومزيد من البطالة الا انها في حقيقتها «اصلاح وانقاذ» للاصول الانتاجية لمصر وايضا لمصالح المجتمع فى ضوء ان الغالبية العظمى من الاستثمارات تمثل ديونا فلابد من التوسع في المشروعات الخاصة الصغيرة عن طريق الصندوق الاجتماعى للتنمية وحل مشكلة العمالة الزائدة وذلك من خلال تشجيع هذه العمالة على انشاء مشروعات صغيرة من خلال القروض التى يقدمها الصندوق.

وترى الدكتورة سوزان أبورية ان هناك اساليب اخرى لعلاج التاثيرات السلبية للخصخصة على العمالة وتتمثل فى الحوار البناء مع العاملين ومشاركتهم فى الملكية وشراء العاملين لادارة الشركة والتقليل من النتائج العكسية على العاملين وتحميل الحكومة لتكاليف العمالة الفائضة والحصول على التزام المشترى بالاحتفاظ بالعمالة الحالية والعمل على نشر ثقافة القطاع الخاص بين العمال والتسويق الفعال للشركة المراد خصخصتها واتخاذ التدابير التعويضية الاجتماعية للعمال المسرحين.

وتؤكد ان الخصخصة هى جزء من اصلاح متكامل فلا يمكن النظر الى الشركة باعتبارها علاجا لكل المشاكل فهى جزء من العلاج فالبيئة الاقتصادية اصبحت كالثوب المهلهل لا ينفع معه الترقيع بل يحتاج الى ثوب جديد يحتاج الى اعادة بناء لكل جوانبه فلابد من اصلاح وان الحكومة كانت تهدف من تنفيذ برنامج الخصخصة الي تشجيع المنافسة في القطاع الاقتصادى.. ورفع شركات قطاع الاعمال للعمل في سوق ثنائية مفتوحة والاستفادة من مبررات خبرات القطاع الخاص فى الادارة وتشجيع المواطنين على المساهمة فى التنمية الاقتصادية وبدأت برنامجا من خلال بيع حصص كاملة من بعض الشركات اى بنسبة 10٪ من رأس المال ومن هذه الشركات «شركة بيبسى كولا - فندق مريديان - القاهرة - شركة كوكاكولا - شركة المراجل البخارية» وذلك فى شهر سبتمبر 1992 وفى عام 1993 وبالتحديد فى شهر سبتمبر قامت الحكومة المصرية ببيع حصة تبلغ 37٪ من رأس مال البنك التجارى الدولى وتلا ذلك شركة مصر لصناعة الكيماويات ثم بدأ برنامج الحكومة المصرية للخصخصة من عام 1994 الى 1998 وفى عام 1997 تم بيع 47 شركة

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	انور خاطر
الموضوع الفرعي :	فى مصر: عام	رقم العــــــدد :	٢٨٦١
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٦/٢٤

وبلغ عائد الخصخصة حتى 1997/7/30 حوالى 5,2 مليار جنيه تم تحويل نحو 2063 مليون جنيه منها الى حساب وزارة المالية واستخدم الباقى فى تمويل برنامج الاصلاح للهياكل المالية والعمالية فى الشركات وفى عام 1998 قام برنامج الخصخصة على محورين اساسيين هما اصلاح الشركات حيث قامت الحكومة بتنفيذ برنامج شامل لتسوية مديونيات الشركات المتعثرة حيث تبلغ ديون 82 شركة للبنوك 12,5 مليار جنيه وبلغ عدد البنوك الرائدة اكثر من 19 بنكا والثانى تحسين كفاءة الادارة فى الشركات التابعة حيث تتدريب 2200 من المديرين من قيادات الادارة العليا والوسطى وتم تطعيم شركات الغزل والنسيج والملابس الكيماوية بكوادر فنية ومالية جديدة لتجديد شباب الادارة فى هذا القطاع.

وأضافت ان المشاكل التى تعترض تنفيذ البرنامج ان مصر لم تلتزم بتنفيذ قاعدة الملكية الخاصة بالسرعة التى تم الاتفاق مع الهيئات الدولية وخصوصا البنك الدولى وصندوق النقد الدولى على ضرورة تسريع الخصخصة وضرورة توسيع برنامج الخصخصة المتفق ليشمل قطاعات الخدمات العامة التى لم تشمل من قبل كالكهرباء والاتصالات السلكية واللاسلكية والبترول والمياه والتليفزيون بينما وجهة النظر المصرية الرسمية المعلنة تتلخص فى ان عملية الاصلاح الهيكلى تسير بوتيرة طبيعية معقولة وفقا لاوضاع السوق المصرى وقوى العرض والطلب منها وان سياسة الحكومة فى مجال الخصخصة تقوم على التدرج فى بيع المشاريع العامة ومراعاة المسئولية الاجتماعية وادراج عدم الجدوى الاقتصادية فى طرح الاصول للبيع دفعة واحدة مع الافادة من تجارب الاخرين.

وتؤكد ان اهم الاخطار هى التركيز على الخصخصة بدلا من التركيز على الكفاءة الاقتصادية بوصفها الهدف النهائى وان الصعوبات على الصعيد الاجتماعى والسياسى من اهم العوامل التى دفعت وتدفع الحكومة المصرية الى التروى وعدم تسريع وتيرة الخصخصة فهى تخشى بشكل خاص اتساع نطاق البطالة وبلوغها ابعادا خطيرة فمعدل البطالة السائد حاليا مرتفع جدا وتبلغ نسبته 2٪ (نحو 3 ملايين عاطل عن العمل) والان فى عام 2000 تفكر فى خصخصة البنوك الا انها لن تقوم بذلك الا بعد التأكد من المساندة الشعبية لهذا القرار وازالة القلق لدى رجل الشارع لما لدى البنوك من اهمية اقتصادية.

من الناحية القانونية

الخصخصة

من الناحية القانونية

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	خصخصة بلا قانون : كيف ؟	الجريدة	العالم اليوم	٢٨٤٦	٢٠٠٠/٦/٥	١٦

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :	فى مصر:من الناحية القانونية	رقم العـــــدد :	٢٨٤٦
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٦/٥

خصخصة بلا قانون .. كيف؟



• محمد بكير

• كيف مضى قطار الخصخصة كل هذه المسافة دون قانون يسنده سؤال طرحناه على محمد بكير خبير الخصخصة باحدى الشركات القابضة. الذى أكد ان هناك سلبيات كثيرة لعل اعظمها ان بناء الخصخصة الضخم بما ينطوى عليه من قيم تتعدى مئات المليارات جاءت كلها من مدخرات الشعب ومملوكة له دستوريا. قام بدون قانون ينظمه مثلما تم فى العديد من دول العالم التى سبقتنا فى هذه التجربة. بل ترك تنظيم الأمر لمجموعة القوانين السارية وكلها لا يقدم حلولا كاملة لمشاكله الممارسة ولا يقدم الحماية الكافية لمن يمارسون وصار اغلب الاعتماد على القانون 203 لسنة 91 الذى ينظم شركات قطاع الأعمال العام ويرسم طريقة وحدود عملها وليس بالطبع خصخصتها. وقال بكير ان هذا القانون لم يقدم حلولا لمشاكل الاجراءات والتقييم ولم يتعرض لسلطات القرار. وكلها أمور جوهرية لا يستقيم العمل بدون التحديد الدقيق لها. ولعل عدم التحديد للاجراءات والسلطات واللجوء إلى منظومة قوانين عاجزة كان السبب فى ان ساد مناخ الخوف الذى يعد أعدى اعداء الخصخصة حيث انعكس ذلك فى ظهور اتفاق صامت على اتخاذ الجانب الاحوط فى كل شىء ومنطق الجميع فى ذلك هو اننا لا نعلم ما قد يجىء به الغد وليست هناك نصوص تقدم لنا الحماية إذا جاء يوم الحساب. وقد انعكس هذا المنطق على ما يجرى بدءا بمغالاة لا مبرر لها فى تقييم الشركات والاصول المراد خصخصتها وبشكل يتنافى مع اصول التقييم الاقتصادى المتعارف عليه عالميا. وقد تم ذلك دون ان يحاسب أحد على هذا الشطط لان المادة التى تتحكم فى امور التقييم فى القانون 203 لم تكن موجودة اصلا لمواجهة عمليات الخصخصة ولكنها فقط تنظم تقييم الحصص العينية التى تدخل فى تكوين راس المال لهذه الشركات الخاصة لهذا القانون عند التاسيس وأضاف ان هذا بالطبع لم يسعف احدا ليقول لغيره انك اخطات أو جانبك الصواب. بل جرت محاولات لتطويع النص وتفسيره فى اللائحة التنفيذية للقانون لاعطاء ملحق للرجوع فى شطط لجان التقييم عن طريق احالة الموضوع حالة بحالة إلى الجمعيات العمومية غير العادية للشركات القابضة للنظر فى تخفيض القيم بحسب ظروف الطرح ونتائجه.

وقال ان هذا الوضع أدى إلى وجود نص قانونى لدينا لا يسعف وتفسير يتجاوز حدود النص المراد تفسيره مقدما بذلك حلا بديلا لامر صار نهائيا فى النص الاصلى كما ظهرت مسميات جديدة مثل اللجنة الوزارية للخصخصة واللجنة الرباعية وهى سلطات مستحدثة تهدف إلى ايجاد حماية للقائمين على هذه العملية وكانت نتيجة ذلك مزيد من الإجراءات ومزيد من اضاعة الوقت وفقدان المصداقية لدى جمهور المستثمرين وعزوف معظمهم عن الدخول أو التورط فى عمليات لا يعلم مصيرها.

من الناحية الاقتصادية

الخصخصة

من الناحية الاقتصادية

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	قطار الخصخصة يقترب من منتصف الطريق	جمال شوقى	العالم اليوم	٢٧٥٤	٢٠٠٠/٢/١٤	١٧
٢	الهيئات الاقتصادية (كتر)	كمال ريان	العالم اليوم	٢٧٧٤	٢٠٠٠/٣/٨	٢٠
٣	خبراء : الاسراع بالخصخصة يعالج مشكلة الموازنة	انور خاطر	العالم اليوم	٢٨١٩	٢٠٠٠/٥/٤	٢٥
٤	ثلاثة محاذير للخصخصة	المجلة	الاهرام الاقتصادى	١٦٨٤	٢٠٠٠/٦/٣٠	٢٨

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال شوقى
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٧٥٤
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

قطار الخصخصة يقترب من منتصف الطريق!

إلى أين وصلت الخصخصة منذ تولى حكومة د. عاطف عبيد الأمور فى البلاد ؟
هل تسارع قطارها ؟ وهل ازيلت العقبات التى كانت تقف ضد تيارها الجارف ؟
كم شركة تم بيعها .. ولمن ؟
«العالم اليوم الأسبوعى» ترصد موقف الخصخصة حتى يوم الخميس الماضى ..

- **14 مليار جنيه .. حصيلة 8 سنوات**
- **تصفية 27 شركة**
- **بيع 37 فى البورصة**
- **حصص بسيطة فى 6 شركات**
- **نسبة 40٪ فى 10 شركات**

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال شوقي
الموضوع الفرعي :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٧٥٤
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

جمال شوقي – سامي أبو العز

■■ بلغ قيمة ما تم بيعه من شركات عامة 14 مليارا و176 مليون جنيه شملت 134 شركة منها 91 شركة اصبحت تابعة تماماً للقطاع الخاص حيث بيع أكثر من نصفها وانتقل القرار بذلك للقطاع الخاص.. وهذه الشركات تضم 37 شركة بيعت فى البورصة و24 بيعت لمستثمر استراتيجى و30 شركة لاتحاد المساهمين.

أما الشركات التى يجرى تصفيتها حالياً فتبلغ 27 شركة وهي ايضاً لم تعد تابعة للقطاع العام يضاف إليها 16 شركة بيعت منها نسب تقل عن النصف.

باختصار شديد تم انجاز اجراءات الخصخصة فى 42٪ من اجمالى الشركات العامة.. اى ان قطار الخصخصة اوشك ان يبلغ منتصف الطريق بعد رحلة استمرت نحو 8 سنوات كاملة.. ما بين بيع بالكامل وبيع اجزاء وتاجير شركات أو مصانع!!

حكومة عبيد

منذ جاءت حكومة د. عبيد تسارع برنامج الخصخصة بصورة ملحوظة فخلال الفترة من نوفمبر 1999 وحتى الخميس الماضى تم بيع 77٪ من شركة اسمنت اسيوط بمبلغ 1080 مليون جنيه و100٪ من اسمنت الإسكندرية بمبلغ 653 مليون جنيه و90٪ من الغازات الصناعية بمبلغ 66 مليون جنيه و90٪ من المعدات التليفونية بمبلغ 114 مليون جنيه و100٪ من اسمنت طرة بمبلغ 1212 مليون جنيه و100٪ من رمسيس الزراعية بمبلغ 153 مليون جنيه و100٪ من الإسكندرية للحلويات بمبلغ 33 مليونا و90٪ من شركة البلاستيك والكهرباء بمبلغ 93 مليون جنيه.

وهذه الشركات التى تم بيعها للمستثمر الاستراتيجى خلال 100 يوم فقط هى الفترة من نوفمبر وحتى فبراير الحالى تبلغ قيمتها اكثر من 3 مليارات جنيه وبالتحديد 3 مليارات و404 ملايين جنيه وتعادل نصف ما تم بيعه من شركات منذ بداية برنامج الخصخصة والذى حقق 6,5 مليار جنيه من البيع للمستثمر الاستراتيجى. اى ان قطار الخصخصة حقق فى 100 يوم انجازا يماثل ما تم تحقيقه فى 8 سنوات كاملة.

وهذه حقيقة تحسب للدكتور مختار خطاب وزير قطاع الأعمال ولا تحسب ضده.

أما ما يحسب ضد برنامج الخصخصة فهو تجاهل الجمهور فى عمليات البيع للشركات الممتازة التى تم بيعها.

فمنذ يوليو 1998 لم تطرح اسهم الشركات العامة للبيع للجمهور فى البورصة حيث كانت عملية مختار إبراهيم التى بيع منها 14٪ فقط بمبلغ 26 مليون جنيه عنصرا معاكسا.. لكن كانت لهذه العملية ظروفها الخاصة والتى انتهت ولم تعد هناك اية مبررات مقبولة لاستمرار «الاضراب الحكومى الصامت» تجاه الطرح فى البورصة للجمهور حتى ولو بنسب محددة من اسهم الشركات الكبيرة التى تتصارع عليها كبرى الشركات الوطنية والعالمية.

وإذا كانت وزارة قطاع الأعمال قد باعت 8 شركات فى الـ 100 يوم الماضية قيمتها تزيد على 3 مليارات جنيه فهناك ايضا صفقات اخرى لوحدات انتاجية «اجزاء من الشركات».

فقد تم تاجير مصنع صباغة الخيوط التابع لشركة القاهرة للصباغة والتجهيز بمبلغ 1,7 مليون جنيه ومصنع صباغة الألياف التابع لنفس الشركة بمبلغ 370 الف جنيه واستديو جلال بمبلغ 8 ملايين جنيه وتجرى هذه الايام مفاوضات لتوقيع عقد تأجير مصنع نادلر التابع لشركة الاسكندرية للحلويات والشيكولاته بمبلغ 8 ملايين جنيه.

وهذه الوحدات الانتاجية ليست الأولى فى عمليات «تفتيت» الشركات فقد سبق ذلك، وبالتحديد عام 1995، بيع فندق شيراتون بمبلغ 500 مليون جنيه وفندق النيل عام 1997 بمبلغ 8 ملايين جنيه وتم تاجير مصنع اجا للغزل والنسيج التابع لشركة الدقهلية عام 1997 بمبلغ 1,5 مليون ومصنع مسطرد التابع لشركة اسكو بمبلغ 2,5 مليون جنيه ومصنع منيا القمح التابع لشركة الشرقية للغزل بمبلغ 9 ملايين جنيه وبيع مصنع القطرات بمبلغ 25 مليون جنيه عام 1999 ومصنع الاكياس التابع لشركة البلاستيك بمبلغ 6 ملايين جنيه ومصنع كور الطمن التابع لشركة اسيوط بمبلغ 28 مليون جنيه.

وبلغت قيمة الاصول الانتاجية التى بيعت او تم تاجيرها 875 مليون جنيه حتى الاسبوع الماضى.

التصفية

تواصل وزارة قطاع الأعمال عمليات تصفية 27 شركة عامة وجارى تحديد قيمه نحو 20 شركة من هذه الشركات التى تضم قنالتكس والتركيبات الصناعية والمساكن سابقة التجهيز ومريوط الزراعية والمتحدة للانتاج الداجنى والجرافيت المصرية ووسط الدلتا الزراعية ووجه قبلى الزراعية وجنوب التحرير الزراعية وفارسكور للاخشاب والعامة لمقاولات الأعمال الصحية والعامة للاساسات والسد العالى الزراعية والنهضة وغرب النوبارية الزراعية والنيل لتصدير الحاصلات والقاهرة للمبانى وبوليفارا والعامة

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	جمال شوقى
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٧٥٤
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/١٤

للبطاريات ومصرفاب والعامة للثروة المعدنية والقاهرة للمنسوجات الحريرية وشمال التحرير الزراعية والعامة الزراعية والعامة للمنتجات والخدمات والعامة للحوم والالبان وشركة المدابغ النموذجية.

حصص صغيرة

وهناك 6 شركات كبيرة بيعت حصص صغيرة منها ورغم هذا فقيمة هذه الحصص بلغت 1,1 مليار جنيه حيث تم بيع 17٪ من مصر للالومنيوم عام 1998 بمبلغ 449 مليون جنيه و25٪ من مصر الجديدة للاسكان عام 1994 بمبلغ 124 مليونا و14٪ من مختار إبراهيم عام 1998 بمبلغ 26 مليونا و20٪ من النيل للادوية عام 94 بمبلغ 29 مليونا و34٪ من الشرقية للدخان عام 1994 بمبلغ 544 مليون جنيه و29٪ من مصر للكيماويات عام 1994 بمبلغ 23 مليون جنيه.. ويلاحظ ان عمليات بيع الحصص الصغيرة فى البورصة بلغت 4 عمليات فى سنة 1994 ثم توقفت اعوام 95 و96 و97 وعادت فى يناير عام 1998 بشركة الالومنيوم ثم توقفت فى يوليو 98 بعد أزمة شركة مختار إبراهيم.

40٪ فقط

اما الشركات التى تعتبرها الحكومة استراتيجية وتحرص على ألا تزيد نسبة البيع فيها على 40٪ فتشمل 10 شركات للمطاحن والادوية ومعها المكتب العربى للاستشارات الهندسية ونشطت عمليات بيع الـ 40٪ عام 1996 حيث بيعت 40٪ من اسهم مطاحن مصر الوسطى بمبلغ 64 مليونا ومطاحن جنوب القاهرة بمبلغ 29 مليونا وممفيس للادوية بمبلغ 48 مليونا والعربية للادوية بمبلغ 18 مليونا والقاهرة للادوية بمبلغ 62 مليونا والاسكندرية للادوية بمبلغ 53 مليونا والعامة للصوامع والتخزين بمبلغ 156 مليونا وفى عام 1997 تم بيع 40٪ من اسهم مطاحن ومخابز الاسكندرية بمبلغ 124 مليون جنيه وكان هذا آخر بيع لحصص من هذا النوع وكان برنامج الـ 40٪ قد بدأ عام 1994 ببيع المكتب العربى للاستشارات الهندسية بمبلغ مليون جنيه ثم مطاحن شمال القاهرة عام 1995 بمبلغ 124 مليون جنيه.

البورصة

منذ عام 96 وحتى عام 1998 بيعت حصص كبيرة أو شركات بأكملها فى البورصة وبلغ عددها 37 شركة غالبيتها تم بيعها عام 1996 وعددها 20 شركة ثم 13 شركة عام 1997 و4 شركات فقط عام 1998. وحققت هذه الشركات عائدا قدره 4,9 مليار جنيه وهذه الشركات هى مدينة نصر والمالية والصناعية والمتحدة للاسكان وأبو قير للاسمدة والنشا والجلوكوز وكفر الزيات للمبيدات ومصر للزيوت والصابون والنصر لتجفيف الحاصلات والنيل للكبريت ومطاحن وسط وغرب الدلتا والتعمير ومطاحن مصر العليا وتليمصر والعربية لحليج الاقطان ومطاحن شرق الدلتا واسمنت العامرية وبورتلاند حلوان ومصر للاسواق الحرة والعربية للغزل والنيل لحليج الاقطان والقاهرة للاسكان والنوبارية للميكنة والهندسة الزراعية والصعيد للمقاولات وكابو وكهروميكا وسيمو والجيزة للمقاولات والكابلات المصرية والبويات والمشروعات الصناعية والشمس للاسكان والمحمودية للمقاولات والإسكندرية للغزل والنسيج والزيوت المستخلصة والنصر للأعمال المدنية وبسكو مصر والعربية للشحن والتفريغ.

البيع للعمال

حقق البيع للعمال مبلغ 824 مليون جنيه وذلك لـ 30 شركة عامة وتم بيع 3 شركات فقط للعمال سنة 1994 و6 شركات عام 1995 ولم يتم البيع للعمال فى 1996. ثم بيعت 5 شركات عام 1997 وكانت سنة 98 صاحبة أكبر نصيب للبيع للعمال حيث بيعت لهم 11 شركة وانخفض العدد فى العام الماضى إلى 4 شركات فقط.. وتتراوح نسبة ما يمتلكه العمال بين 95٪ و45٪ فى هذه الشركات وتتركز انشطتها فى المضارب واستصلاح الاراضى والشحن ونقل البضائع.

الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : كمال ريان
الموضوع الفرعي : اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد : ٢٧٧٤
المصـــــدر : العالم اليوم	تاريخ الصـدور : ٢٠٠٠/٣/٨

الهيئات الاقتصادية «كنز» تفتحه الخصخصة

300 مليار جنيه حجم الأصول الاستثمارية لـ65 هيئة اقتصادية لا تحقق أرباحا سنوية سوى 200 مليون جنيه فقط. هذا ما كشف النقاب عنه د. عاطف عبيد رئيس الوزراء خلال لقائه مؤخرا بالمحررين الاقتصاديين للصحف. رئيس الوزراء أضاف حقيقة اخرى تحدث عنها بمرارة وهى أن الهيئات الاقتصادية تكلف ميزانية الدولة نحو 5 مليارات جنيه سنويا لتعويض العجز بين اداراتها ومصروفاتها خاصة الهيئات التى تقدم خدمة اساسية للجمهور كالسكك الحديدية وهو ما يتطلب إدارة هذه الهيئات بشكل أفضل. ولكن كيف يحدث ذلك وما الاجراءات التى يتم اتخاذها لزيادة العائد من استثمارات الهيئات الاقتصادية ؟

بداية أكد الدكتور عاطف عبيد فى حواره الصريح مع الصحفيين ان الحكومة ستحول الهيئات الاقتصادية التى يبلغ عددها 67 هيئة إلى شركات مستقلة لتحقيق الانضباط المالى لها وإدارة مواردها بشكل أفضل.

وأشار رئيس الوزراء خلال لقائه مؤخرا مع الصحفيين إلى أن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات يهدف إلى تحقيق أفضل اداء اقتصادى لها واستثمار اصولها التى تبلغ 366 مليار جنيه بشكل أفضل.

وأوضح أن عدد الهيئات الاقتصادية يبلغ 67 هيئة تحقق أرباحا قيمتها 5,8 مليار جنيه، منها 5,6 مليار جنيه تمثل قيمة أرباح هيئتين فقط هما هيئتا البترول وقناة السويس اللتان تبلغ أصولهما 66 مليار جنيه.

وأضاف أن بقية الهيئات الاقتصادية الـ 65 التى تبلغ أصولها 300 مليار جنيه لا تحقق أرباحا سوى 200 مليون جنيه فقط وهو ما يعنى إلى أى مدى فشلت الهيئات الاقتصادية فى استثمار مواردها حتى اصبحت تمثل عبئا كبيرا على ميزانية الدولة.

وأكد عبيد أن الهيئات الاقتصادية كانت تلجأ إلى الاستدانة لتعويض العجز فى مواردها الاقتصادية بسبب عدم التوازن بين مواردها ومصروفاتها حتى أصبحت قيمة الديون المستحقة على هذه الهيئات نحو 100 مليار جنيه.

وأضاف أن الحكومة تدعم هذه الهيئات بنحو 5 مليارات جنيه على الأقل من ميزانية الدولة لمساعدتها على تجاوز أزماتها المالية وتعويض الفارق بين الموارد والمصروفات وكذلك تسوية بعض ديون هذه الهيئات مشيرا إلى أن الدولة تتحمل نحو 1,4 مليار جنيه لتعويض خسائر هيئة السكك الحديدية فقط.

ورغم أن رئيس الوزراء رفض التحدث صراحة بشأن امكانية خصخصة الهيئات الاقتصادية والسماح للمستثمرين بإدارتها إلا انه لم يستبعد هذا الأمر تماما لكنه أشار إلى ان المطروح حاليا هو تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات مستقلة لضبط أدائها المالى.

وأكد أن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات لا يعنى الغاء الدعم الحكومى لها من ميزانية الدولة بل يهدف إلى وضع نظام لتحديد موارد هذه الهيئات ومصروفاتها والنتائج الفعلية المحققة خلال العام.

ومن جانبها بدأت العديد من الهيئات الاقتصادية فى اتخاذ اجراءات لزيادة مواردها تركز على السماح لمستثمرى القطاع الخاص بتقديم بعض الخدمات.

ويؤكد المهندس نبيل القوصى رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطرق والكبارى ان الهيئة تبحث حاليا انشاء شركة مساهمة لانشاء الطرق الجديدة يساهم فيها البنوك والمستثمرون ورجال الاعمال سواء من القطاع الخاص المصرى أو الاجنبى إلى جانب حصة الهيئة العامة للطرق والكبارى.

ويوضح أن هذه الشركة ستتولى انشاء الطرق الجديدة بدلا من الهيئة التى سيكون دورها ادارة وصيانة الطرق والكبارى القائمة حاليا مشيرا إلى أن الهيئة ستحصل على رسوم من تشغيل الطرق الجديدة التى سيتولى انشاؤها المستثمرون يتم من خلالها الانفاق على صيانة الطرق القائمة.

ويشير إلى أن الهيئة طرحت عددا من الطرق الجديدة على القطاع الخاص لانشائها بنظام BOT منها طريق الاسكندرية- الفيوم الصحراوى الذى تمت الموافقة مبدئيا على اسناده لإحدى الشركات، كما تم طرح طريق القاهرة – الاسكندرية الصحراوى الذى تتنافس 6 شركات على انشائه حاليا.

ويؤكد المهندس نبيل القوصى ان كل هذه الاجراءات تهدف إلى زيادة موارد الهيئة ورفع العبء عن ميزانية الدولة فيما يتعلق بانشاء الطرق الجديدة وصيانتها مشيرا إلى أن الهيئة ستحصل على رسوم مقابل السماح للمستثمرين بانشاء هذه الطرق وتشغيلها كما أن الطرق الجديدة ستعود لملكية الدولة خلال فترة لا تتجاوز 50 عاما.

ويشير إلى أن قضية تحويل هيئة الطرق إلى شركة لم يتم طرحها ولم تبلغ الهيئة بأية قرارات أو تعليمات بهذا الشأن.

الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : كمال ريان
الموضوع الفرعي : اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد : ٢٧٧٤
المصـــــــدر : العالم اليوم	تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٣/٨

اجراءات

ويؤكد المهندس محمد ماهر مصطفى رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية لسكك حديد مصر ان الهيئة بدأت بالفعل فى اتخاذ العديد من الاجراءات التى تهدف لزيادة مواردها المالية والتى تتضمن السماح للقطاع الخاص بالدخول فى أنشطة الهيئة.

ويوضح أن هذه الانشطة تشمل تقديم الخدمات داخل القطارات حيث تم التعاقد مؤخرا بالفعل مع إحدى شركات القطاع الخاص لتقديم الخدمات للركاب بقطارات النوم.

ويشير إلى أنه تقرر كذلك طرح محطات السكك الحديدية على المستثمرين لإدارتها بنظام BOT لمدة تبلغ نحو 30 عاما مقابل حصول الهيئة القومية على نسبة من عائد التشغيل حيث يتم البدء بتأجير محطة مصر ثم يليها باقى المحطات مؤكدا أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر تراعى الموازنة بين البعد الاجتماعى والاقتصادى بمعنى أنها تسعى لزيادة مواردها الاقتصادية لكنها تراعى فى نفس الوقت الا يؤثر ذلك على دور الهيئة فى تقديم خدمة تناسب محدودى الدخل.

ويوضح أن الهيئة راعت وهى تسمح للقطاع الخاص بتقديم بعض الخدمات ألا يمتد ذلك إلى خدمة تشغيل القطارات نفسها وتحديد أسعار التذاكر التى ستظل تحت سيطرة الحكومة لضمان تقديم الخدمة باسعار تناسب محدودى الدخل، وعدم زيادة السعر بما يفوق امكانيات معظم المواطنين.

ويشير إلى أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر لجأت خلال الاشهر الماضية لزيادة اسعار تذاكر السفر للدرجات المكيفة بنسبة بلغت نحو 15٪ لزيادة مواردها وتدبير نحو 200 مليون جنيه اضافية سنويا للانفاق على صيانة القطارات وتشغيلها وتجديد العربات موضحا أن اسعار التذاكر ظلت ثابتة لمدة أربع سنوات قبل هذه الزيادة.

ويوضح رئيس الهيئة القومية لسكك حديد مصر أن الهيئة ستراعى فى توقيع عقود الايجار لمحطات السكك الحديدية أن تنص العقود على تقديم خدمات بالمحطات تناسب جميع المواطنين حسب امكانياتهم المادية بما فيهم محدودو الدخل.

ويشير إلى أن الهيئة قامت كذلك بإجراء حصر للأراضى التابعة للهيئة وغير مستغلة لاستغلال تلك الأراضى بما يوفر موارد جديدة سواء من خلال اقامة مشروعات استثمارية عليها أو بيعها أو تأجيرها للمستثمرين لإقامة مشروعات عليها.

زيادة الموارد

ويؤكد المهندس أحمد الصولى رئيس مجلس إدارة الهيئة القومية للبريد ان الهيئة بدأت بالفعل تنفيذ اجراءات لزيادة مواردها تشمل ادخال خدمات جديدة منها تقديم خدمات الاوراق المالية من خلال مكاتب البريد المنتشرة بالمحافظات.

وأشار إلى أن الهيئة قامت فى هذا الإطار بتوقيع اتفاق مع احدى شركات الأوراق المالية لتقديم خدمة شراء وبيع الأوراق المالية من خلال مكاتبها بالمحافظات مما يتيح الفرصة لتعامل جميع المواطنين مع الأوراق المالية المتبادلة بالبورصة أيا كان موقعهم.

واوضح ان هذا الاجراء فضلا عن كونه سيؤدى إلى تنشيط التعامل فى بورصة الاوراق المالية وضخ المزيد من الاستثمارات فى السوق وتشجيع جميع المواطنين على شراء الأسهم وبيعها خاصة فى المحافظات البعيدة عن القاهرة فإنه سيؤدى كذلك إلى زيادة موارد الهيئة وتوفير مصادر جديدة للموارد من خلال استغلال الطاقات المتوافرة بمكاتب البريد وتنشيط دورها وعدم الاقتصار على الدور التقليدى لها وهو تبادل الرسائل والخطابات.

ويؤكد رئيس الهيئة القومية للبريد ان الهيئة تسعى كذلك لتنشيط دور صندوق توفير البريد التابع لها وزيادة موارده التى تبلغ حاليا نحو 9 مليارات جنيه مشيرا إلى أن الهدف هو تحويل صندوق توفير البريد إلى منافس للبنوك.

ويوضح أن الهيئة تبحث فى هذا الصدد زيادة قيمة الحد الاقصى للوديعة إلى 5 ملايين جنيه بدلا من 2 مليون جنيه فقط تمهيدا لالغاء الحد الاقصى خلال المرحلة القادمة.

ويشير إلى أن هذا الاجراء سيتيح الفرصة لتعامل اصحاب رؤوس الاموال الكبيرة مع صندوق التوفير، وعدم اقتصاره على أصحاب رؤوس الأموال الصغيرة فقط، خاصة ان صندوق التوفير يمنح فائدة تبلغ 11,25٪ على أمواله وهى أعلى من نسبة الفائدة فى جميع البنوك الأخرى، مما يعنى أنه سيجذب العملاء من البنوك بعد زيادة الحد الأقصى للوديعة خاصة ان الصندوق يوفر ميزة اخرى للعميل وهى امكانية سحب الوديعة فى أى وقت.

ويضيف رئيس الهيئة القومية للبريد ان اجراءات زيادة موارد الهيئة تشمل كذلك تنشيط دور مكاتب البريد فى نقل الحوالات والشيكات البريدية والرسائل والطرود باعتبارها الوسيلة التى يفضلها الكثيرون لتحويل ودائعهم.

ويشير إلى أن هذه الاجراءات جميعها تطلبت ميكنة مكاتب البريد وادخال اجهزة الكمبيوتر بما يحقق اداء أفضل فى نقل الحوالات البريدية خلال نفس اليوم، وكذلك يمكن مكاتب البريد من تقديم خدمة الأوراق المالية، موضحا أنه تم البدء بالفعل فى تنفيذ خطة على مراحل لاستخدام اجهزة الكمبيوتر فى جميع مكاتب البريد حيث يتم خلال المرحلة الأولى استخدام هذه الاجهزة فى 22 مكتبا بريديا رئيسيا بعواصم المحافظات.

ويؤكد المهندس احمد الصولى ان هيئة البريد وان كانت تحصل على دعم من ميزانية الدولة إلا أنه محدود لذلك فإن الهيئة لا تمثل عبئا على الميزانية ويمكنها الاستغناء عن هذا الدعم خاصة مع تنفيذ الاجراءات المشار إليها لزيادة الموارد موضحا أن تحويل الهيئة إلى شركة لم يتم التفكير فيه حتى الآن ولم تبلغ به الهيئة.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٧٧٤
المصــــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٣/٨

معايير

ومن جانبه يقول الدكتور حاتم القرنشاوى عميد كلية التجارة جامعة الأزهر أن الشكل التنظيمى للهيئات الاقتصادية مهم فى ضبط الاداء بشكل عام إلا أن ضبط الاداء المالى ليس وثيق الصلة بالشكل التنظيمى ولنما يتوقف على أسلوب العمل والهدف من هذه الهيئات ومعايير الاداء الموضوعة لها والقواعد المالية المطبقة عليها، ويضيف ان معظم الهيئات الاقتصادية هى جهات تقدم خدمات ولا تعمل بشكل اقتصادى لتداخل العديد من العوامل الاجتماعية والسياسية فى تقييم ادائها وبالتالى لا يمكن اخضاعها للمحاسبة والمتابعة كمراكز ربحية تسعى إلى تحقيق أعلى نسبة أرباح، ورغم ذلك يقول الدكتور القرشناوى: وليس معنى ذلك أن تترك هذه الهيئات بشكلها الحالى ولكن الهدف من وجود هذه الهيئات هو الذى يحدد امكانية طرحها ضمن برنامج الخصخصة من عدمه.

ويؤكد أن هذا الامر يحتاج إلى دراسة متانية لكل هيئة على حدة لتحديد الهيئات الاقتصادية التى يمكن أن تتخلى عنها الدولة وهذا يتوقف على تحديد دور الدولة فى المجالات المختلفة لنشاط هذه الهيئات، ويقول صحيح ان الدولة قوية ولها مهام تقوم بها فى الوقت الحالى، ولكن دورها يتغير من وقت لأخر على حسب الظروف.. والسؤال الذى يجب أن تطرحه الحكومة على نفسها هو هل يمكن أن تتخلى الدولة عن تقديم بعض الخدمات التى تتولى تقديمها هذه الهيئات؟! وهل يمكن التخلى عنها وبيعها للقطاع الخاص دون حدوث أية أزمات اقتصادية واجتماعية؟!

ويؤكد عميد كلية التجارة جامعة الازهر أن هذا يتوقف على تحديد دور الدولة فى المرحلة القادمة وأيضا الحفاظ على البعد الاقتصادى والسياسى والاجتماعى فى برنامج الخصخصة بشكل عام.

لا مانع للخصخصة

ويقول من حيث المبدأ لا يوجد أى مانع لخصخصة جميع الهيئات الاقتصادية، ولكنه يرى أن هناك بعض الهيئات ستظل تحت سيطرة الدولة كهيئة قناة السويس وهيئة الابنية التعليمية وبعض الهيئات الاخرى، ولكنه يشترط قبل التفكير فى خصخصة الهيئات الاقتصادية وخصوصا الهيئات الخدمية كهيئة الكهرباء والسكك الحديدية أن يتم وضع المعايير الكافية لضبط الاداء ومنع الاحتكار وتفعيل المنافسة خصوصا ان نشاطها احتكارى بحت، ويضرب مثالا على ذلك قائلا: إن هيئة الكهرباء تحدد أسعار الكهرباء وكما تريد ويمكن أن ترفع ايراداتها عدة ملايين لو أضافت قرشا واحدا على كل كيلو كهرباء دون أن تقدم خدمات جديدة ودون أن يستطيع أن يشتكى المستهلك لانه لا يوجد طرف أخر ينافس هيئة الكهرباء فى تسعير الخدمة.

ويؤكد ان البنية التشريعية ضرورية قبل الإقدام على خصخصة الهيئات الاقتصادية ذات الطابع الاحتكارى مؤكدا على ضرورة اتخاذ جميع الخطوات التشريعية التى تضمن تفعيل المنافسة وفتح الباب امام دخول منتجين جدد وحماية المستهلك من رفع الاسعار بشكل مبالغ فيه، وانشاء جهات رقابية فعالة قادرة على رقابة هذه الهيئات بعد خصخصتها وضمان عدم التجاوز حتى لا يتحول الهدف من الخصخصة وهو تحسين الأداء إلى مجرد مباراة لرفع الأسعار فى ظل وضع احتكارى صعب السيطرة عليه.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	كمال ريان
الموضوع الفرعي :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٧٧٤
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٣/٨

ويقول الدكتور القرنشاوى إن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات يمكن أن يتخذ على أنه مرحلة انتقالية لضبط اداء هذه الهيئات واعدادها للخصخصة والعمل على رفع كفاءة الأداء الاقتصادى عن طريق خفض تكاليف التشغيل ورفع كفاءة الموارد المتاحة او السير فى الاتجاهين معاً لزيادة أرباح الهيئات الناجحة وتقليل معدلات الخسائر إلى أقل قدر ممكن فى الهيئات الخاسرة.

وينصح بضرورة الدراسة المتانية لهذه الهيئات خاصة أن بعضها ليس لديه قوائم لتحليل ميزانيتها للتعرف على مكامن الخلل فيها وهل هو فى سوء الإدارة أم أن هيكلها التمويلي مختل وليس لديها رأسمال كاف وتعانى من زيادة العمالة وعليها ديون كثيرة وفوائد بنكية غير مبررة؟!

إعفاء

أما الدكتور محمد فخرى مكى أستاذ نظم المعلومات والإدارة بتجارة الزقازيق فيقول: لا توجد علاقة بين الانضباط المالى وتحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات، والاداء الاقتصادى يجب أن يتوافر فى جميع الوحدات الاقتصادية والخدمية سواء كانت شركات أو هيئات بغض النظر عن تبعيتها للحكومة أو القطاع الخاص، ويرى أن القضية تكمن فى أن الهيئات الاقتصادية حاليا لا يتوافر بها الصفة المحاسبية أو القابلية للتحاسب حيث تعامل على أنها وحدات حكومية تحصل على اعتمادات سنوية ويتم محاسبتها على أساس هذه الاعتمادات وجهات صرفها، والمفروض أن يتم التحاسب على أساس حجم الموارد التى تحصل عليها ونوع الخدمة التى تقدمها ومدى جودتها والسعر المفروض عليها، وهذه هى معايير المحاسبة الاقتصادية الدقيقة التى يجب تطبيقها على جميع الوحدات سواء كانت هيئات أو شركات.

ويرى أن تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات سوف يعفى الحكومة من تدبير أموال العجز الدائم فى مصروفات هذه الهيئات لأنه سيحتم عليها تدبير هذا العجز بمواردها الخاصة، هذا بالاضافة إلى أنه سيعفى الحكومة من تكاليف التشغيل ويعتبر خطة لاستيعاب وتغطية هذا العجز. ويؤكد أن تنفيذ هذه الخطة يعتبر سهلاً فى بعض الهيئات الاقتصادية مثل هيئة البترول وقناة السويس والكهرباء ولكنه سيواجه مصاعب بالنسبة لهيئات اخرى مثل هيئة النقل العام والسكك الحديدية والبريد وغيرها.

ويقول إن جميع الهيئات قابلة للخصخصة حتى لو كانت تقدم خدمات مدعمة مشيرا إلى أن مفهوم الخصخصة الشامل يعنى قبول هذه الهيئات للحسابات الاقتصادية الدقيقة.

فالاصل ان تكون جميع الاثار الداخليه والخارجية لنشاط الهيئات الاقتصادية موجبة حتى لو كانت الحكومة هى التى ستقوم بتمويل العجز المهم أن يكون لدى هذه الهيئات ما يغطى تكاليف الموارد. ويؤكد أن الاتجاه إلى خصخصة الهيئات الاقتصادية هو اتجاه سليم ومحمود حتى لا تختلط عدم الكفاءة فى الادارة بالظروف الحتمية الأخرى مثل زيادة العمالة والتسعير الجبرى للخدمة فلابد أن تتم تسوية الحسابات الاقتصادية باسلوب اقتصادى واضح سواء كانت أسعار الخدمات مدفوعة فعليا أو مجازيا، ويؤكد أن الذى يتخوف من الخصخصة هو الذى يخشى الحسابات الاقتصادية السليمة.

ويقول بعد استبعاد هيئة قناة السويس لأسباب سياسية وتاريخية يمكن خضوع جميع الهيئات للخصخصة حتى لو ظلت تحت يد الحكومة لأن الخصخصة تعنى محاسبة المسئولين عنها بشكل اقتصادى بحت وبالتالى فعلى كل مسئول يتولى هذه الهيئات أن يتخيل أنه يعمل فى القطاع الخاص.

ومن حيث المبدأ فلابد أن يكون لدينا استعداد للحسابات الاقتصادية السليمة، ويقول إن الموضوع يحتاج فقط إلى حكومة قوية قادرة على الرقابة وحماية المنافسة ومنع الاحتكار وحماية المستهلك من تسلط الهيئات الاقتصادية فى حالة احتكارها لأية خدمة من الخدمات.

ويقول إن الحكومة لا يجب أن تكون رقيبا ومالكا فى نفس الوقت لأنه اتجاه خاطئ ولم يحقق نجاحا فى أى مكان فى العالم، وعلى الحكومة أن تتعامل كجهة قطاع خاص يمكن أن تملك وتدير بشكل اقتصادى، وتراقب الأسواق بشكل محايد ويمكن أن تشترى الأسهم التى سبق أن طرحتها للحفاظ على مستوى العرض فى الأسواق.

ويقول إن خصخصة الهيئات الاقتصادية حتى لو كانت تقدم خدمات ذات أبعاد اجتماعية يمكن أن تتم بعد دراسة كفاءتها المثلى والتخلص من الأسباب الادارية فى تحقيق الخسائر وتحديد المصروفات والتكلفة الفعلية للخدمة مع ضمان هامش ربح معقول وان تقوم الحكومة بدفع الفرق بين المصاريف والتكلفة مضافا إليه هذا الهامش على أساس المحافظة على البعد الاجتماعى لبرنامج الاصلاح الاقتصادى.

ويضرب الدكتور فخرى مكى مثالا على ذلك فيقول: لو أرادت الحكومة خصخصة هيئة السكك الحديدية تقوم بعمل مناقصة للشراء أمام القطاع الخاص وعلى كل راغب فى الشراء أن يتقدم بدراسته من حيث التكاليف الفعلية وأسعار الخدمة التى سيقدمها فضلا عن اضافة هامش ربح معقول، ويتم التفاوض مع المشترى لتخفيض التكاليف إلى الحد الادنى ثم تقوم الحكومة بدفع الدعم اللازم على التذاكر وفى الدرجات التى تراها وبالتالى يمكن فى حالة الخصخصة رفع كفاءة التشغيل وترشيد الدعم ووصوله إلى مستحقيه.

الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : كمال ريان
الموضوع الفرعي : اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد : ٢٧٧٤
المصـــــدر : العالم اليوم	تاريخ الصـدور : ٢٠٠٠/٣/٨

اتجاه سليم

ويتفق الدكتور عبد الرحمن عليان استاذ الادارة بجامعة عين شمس مع الرأى السابق مؤكدا ان الاتجاه نحو تحويل الهيئات الاقتصادية إلى شركات هو اتجاه سليم، لان المفترض فى جميع الوحدات الانتاجية والخدمية أن تدار بشكل اقتصادى وحساب التكاليف والعائد عليها، ويقول إن الخصخصة بمفهومها العام لا تعنى بيع الوحدات الانتاجية للقطاع الخاص فقط، ولكن تعنى أيضا تطوير الخدمات وتجويدها وتقليل نسب الخسائر فى المشروعات الخدمية إلى أقل قدر ممكن.

ويقول إن الاداء المالى له بعدان، الاول يتم فى الوحدات الانتاجية التابعة للقطاع الخاص وهو المقارنة بين التكلفة والعائد وحساب الارباح المحققة، والثانى ويتم فى الهيئات الاقتصادية ذات الطبيعة الخدمية التابعة للدولة ويتم فيها مراقبة أوجه الانفاق من الاعتمادات المخصصة لها من قبل الحكومة، وهذا الأسلوب يعتمد على الرقابة إلا أنه يؤكد أن الرقابة يمكن أن تشوبها بعض الشوائب لأن الاعتمادات تصرف بدون ضوابط، وأحيانا يتم الانفاق بدون داع.

ويقول إن خصخصة الهيئات الاقتصادية يمكن تحويلها إلى شركات يمكن أن يشتريها القطاع الخاص أو تظل كشركات قابضة تحت سيطرة الحكومة، ولكنها تدار بأسلوب اقتصادى سليم بعد اعادة هيكلتها وتخليصها من الاعباء التى تعوق مسيرتها، بحيث يمكن بعد ذلك حساب مصادر التمويل، وأوجه الانفاق والمحافظة على بقائها، واستمرارها وتحقيق تمويل ذاتى دون اللجوء إلى موارد الدولة.

وينبه الدكتور عليان إلى أن هناك فرقا كبيراً بين الوحدات الاقتصادية التى تدار بأسلوب اقتصادى وتحقق أرباحا، وبين الوحدات الخدمية التى يتم الضغط فى نفقتها وتجويد الخدمة التى تقدمها، ويضيف: وليس معنى إدارة الخدمات بأسلوب اقتصادى حتمية تحقيق أرباح وليس معنى ذلك أيضا أنها مادامت تحصل على دعم من الحكومة الا يتم ادارتها اقتصاديا، مشيرا إلى أن الادارة الاقتصادية تعنى تقليل النفقات، ومن ثم النزول بالخسائر إلى أقل قدر ممكن وتجويد الخدمة ووصولها إلى مستحقيها، ويقول إن الادارة الاقتصادية للهيئات الخدمية لا تعنى تحويلها من الخسارة إلى الربحية ولكن يعنى وضع ميزانية محددة لهذه الهيئة على أساس عدد المستفيدين من هذه الخدمة ووضع معايير للخدمة المطلوبة والتسعير المناسب لها وبعد ذلك نحدد التكلفة الفعلية والنسبة التى يدفعها الجمهور للحصول على هذه الخدمة والنسبة الباقية تقوم بدفعها الحكومة للقطاع الخاص الذى سيتولى ادارة هذه الهيئة وبالتالى يتم تحديد الايراد سواء كان هذا الايراد مصدره الحكومة أو الافراد بشرط أن يتم استغلاله استغلالاً أمثل لرفع مستوى الخدمة، ويرى أن المهم فى نجاح هذه العملية هو فى كفاءة الرقابة واستغلال الاموال المخصصة لدعم هذه الخدمات فى رفع كفاءة الخدمة وتحسينها.

وبهذا المفهوم لا يمانع الدكتور عليان فى خصخصة جميع الهيئات الاقتصادية لأن ذلك يعنى إدارتها بأسلوب اقتصادى سليم.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٨١٩
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٥/٤

في ظل توسع مشروعات البرامج الاجتماعية ومشروعات البنية الاساسية التى رفعت الموازنة العامة الى 110 مليارات جنيه اختلفت الاراء حول معالجة تضخم هذه الموازنة.فريق يرى ان الحل هو اتخاذ القرار الواضح والمقنع بخصخصة شركات القطاع العام وشركات التأمين والبنوك وفق أسس الشفافية بينما يرى الفريق الثانى ان التوازن الاجتماعى أهم بكثير من معضلة الموازنة ومشكلة التضخم شىء بسيط بالنسبة للسلام الاجتماعى

رفع كفاءة التحصيل الضريبى أحد الحلول

الخبراء: الإسراع بالخصخصة يعالج مشكلة الموازنة

□ كتب: أنور خاطر

فريق يرى أن الحل هو اتخاذ القرار الواضح والمقنع بخصخصة شركات القطاع العام وشركات التأمين والبنوك وفق أسس الشفافية بينما يرى الفريق الثانى أن التوازن الاجتماعى أهم بكثير من معضلة الموازنة ومشكلة التضخم شىء بسيط بالنسبة للسلام الاجتماعى

وحذر الفريق الثالث من الضريبة التضخمية التى تنتج عن طبع نقود ولابد من مراجعة الاعفاءات الضريبية والجمركية التى تقوم بدعوى تشجيع الاستثمار لانه ليس من المعقول منح كل هذه الاعفاءات المهولة لكى يكون المردود استثمارات لاتزيد على 2٪ من الاستثمارات.

يقول الدكتور سامى عفيفى حاتم أستاذ الاقتصاد الدولى بحلوان والمحكم الدولى بمنظمة التجارة العالمية من السهل توفير الاعتمادات اللازمة خلال السنوات الخمس القادمة من خلال خصخصة ما تبقى من شركات قطاع الأعمال وشركات التامين والبنوك وفق أسس الشفافية شريطة ان يفهم ان الخمس سنوات القادمة مرحلة انتقالية يستهدف خلالها دفع

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : أنور خاطر
الموضوع الفرعى : اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العــــدد : ٢٨١٩
المصــــــدر : العالم اليوم	تاريخ الصــدور : ٢٠٠٠/٥/٤

الاقتصاد القومي إلى مرحلة النمو الذاتي أما بقاء الوضع على ماهو عليه أو التباطؤ في رياح الخصخصة من شأنه تحقيق التوازن المنشود في الموازنة العامة للدولة في اطارها الاجتماعي الجديد لأن هذا الإطار لا مفر منه حيث أن مشكلة الإصلاح الاقتصادي تحملتها الطبقات محدودة الدخل خلال حقبة التسعينات جاء الوقت الذي ترفع عنها العناء

فلك ان تتخيل أنه مع بداية برنامج الإصلاح الاقتصادي في مارس 1990 كان الشاب أو الفتاة في سن العشرين يبحث عن شقة ليبدأ حياتهما الجديدة في ظل أوضاع وظروف اقتصادية لا تعاونهما على بدء حياتهما فقد أصبح الآن عمر أحدهما 30 سنة دون ان يبدأ حياته وينتظر نتاج الإصلاح الاقتصادي الذي تحدثت عنه الدولة وهذا مثال يوضح أنه لا مفر من ادخال البعد الاجتماعي في برامج التنمية المستقبلية

القرار والحصيلة

واضاف انه في تقديرى ليست هناك مشكلة الا اتخاذ قرار واضح ومقنع بخصخصة شركات القطاع العام واستخدام الحصيلة في تمويل ما يلي أولا استكمال مشروع البنية الاساسية بالمشروعات القومية العملاقة حتى تتدفق اليها الاستثمارات وفقا لاطارها الزمني الموضوع ثانيا تمويل المشروعات الصغيرة في إطار مفاهيم جديدة لبناء جيل جديد من رجال الأعمال كما دعت اليه القيادة السياسية في أكثر من مناسبة ثالثا تحويل عمليات البحوث والتطوير R&D في إطار المشروع القومي للنهضة التكنولوجية رابعا تمويل المشروعات الاجتماعية مشروعات المعاش واسكان الشباب وكل هذه المشروعات كفيلة باحداث الدفعة القومية في اقتصادنا القومي.

ويرى الدكتور شريف قاسم استاذ الاقتصاد باكاديمية السادات للعلوم الإدارية ان أهم من معضلة الموازنة العامة هو أن يكون هناك أهمية كبرى لاستمرار دور الحكومة في الاقتصاد القومي وهذا الدور يضمن استمرار التوازن الاجتماعي الذي يحمي السلام الاجتماعي بين طبقات المجتمع لان بدونه يمكن ان تحدث بعض الهزات والمشكلات الاجتماعية التي تؤدى إلى الاضرابات ومن ثم انا مع ان تقوم الدولة بهذه البرامج الاجتماعية حتى ولو كان ذلك على الاستقرار النقدى حتى ولو لم تستطع الدولة توفير الموارد الاساسية للتمويل فاستخدام الاصدار النقدى الجديد اهون من المشاكل التي تترتب على ذلك فمشكلة التضخم شيء بسيط بالنسبة للسلام الاجتماعي فبعض الدول الراسمالية تتخذ كثيرا من السياسات الاقتصادية وتستخدم اساليب اقرب إلى الاشتراكية تتخذ لحماية النظام الراسمالي من الانهيار هذا لا يعني تدخل الحكومة والتخلي عن سياستها الراسمالية مع مثل هذه الإجراءات حتى ولو لم يجدوا موارد حقيقية لعلاج معوضلة الموازنة الجديدة

واضاف قد يكون هناك بعض العجز في التوازن النقدى والسياسات النقدية قد تكون في صالح التنمية الاقتصادية في المدى الطويل هناك مدرسة تقول ان التوازن المالى والنقدى أهم هدف للإصلاح انا ضد هذه المدرسة سواء تمت التنمية

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	أنور خاطر
الموضوع الفرعى :	اثار الخصخصة : الاقتصادية	رقم العـــــدد :	٢٨١٩
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٥/٤

بموارد حقيقية أو بموارد غير حقيقية المهم الا تتوقف عن التنمية ويستمر دور الدولة فى الانفاق على التعليم والصحة والبنية الاساسية.

ويؤكد ان توفير التمويل اللازم للموازنة العامة قد يكون باستخدام اموال خصخصة الشركات التى تباع «عائد الخصخصة» ثانيا يفرض ضرائب على الطبقات الأكثر بخلا ثالثا كفاءة الإدارة الضريبية فى ظل القوانين الضريبية الحالية وزيادة كفاءة التحصيل ومنع التهرب الضريبى واعطاء حوافز للمستثمرين فى السداد وتخفيض نسبة الضرائب على المواطنين فكل هذه السياسات تستخدم فى التمويل.

الحل BOT

واشار المهندس سامى القرماوى مدير المشروعات بالشركة الوطنية للأعمال الميكانيكية والكهربائية ان الحل هو نظام BOT لعلاج معضلة الموازنة حيث تقوم الحكومة باعطاء الشركات مشروعات تنفيذ بنظام BOT وهذا يترتب عليه ان الدولة لا تمول هذه المشروعات ولكن المستثمرين هم الذين يقومون بتمويلها وبالتالى لا تتحمل الموازنة النفقات الانشائية ولا التكلفة الاستثمارية بالاضافة إلى تعديل الوعاء الضريبى وزيادة النسب على الارباح الصناعية والانتاجية.

ويؤكد اللواء أحمد فؤاد عطا وكيل أول وزارة الاقتصاد ورئيس مصلحة الشركات ان التدفقات الاستثمارية خلال العام الماضى بلغت 9.3 مليار جنيه الأمر الذى يشير إلى زيادة معدلات الانتاج وتوفير فرص عمالة جديدة كافراز طبيعى لهذه التدفقات الاستثمارية الامر الذى ينعكس على رفع معدلات التنمية وزيادة معدلات التصدير وزيادة موارد الدولة علاوة على عائد البترول المتنامى وزيادة رسوم قناة السويس والتطور الملحوظ فى السياحة خلال السنة الأخيرة وتجاوز التداعيات التى حدثت اعقاب حادث الاقصر وانحصار موجة الارهاب وهذا الأمر الذى وصل بمصر لمستوى جذب سياحى يتناسب مع ثقلها السياسى اقليميا وعالميا.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	المجلة
الموضوع الفرعى :	فى مصر:من الناحية الاقتصادية	رقم العدد :	١٦٨٤
المصدر :	"مجلة"الإهرام الاقتصادى	تاريخ الصدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

مختار خطاب فى حوار لـ «البورصة المصرية»

ثلاثة محاذير للخصخصة

لا بيع بالأمر المباشر
لا إضرار بالعمالة
مراجعة التقويمات من الأجهزة المسئولة

مع تولى حكومة الدكتور عاطف عبيد المسئولية، شهد برنامج الخصخصة دفعة كبيرة حيث تسارع بيع شركات الأسمنت وتصدت وزارة قطاع الأعمال بحسم لعدد من المشكلات التى كانت تعانى منها السوق، مثل مشكلة الأسواق الحرة. ولكن بمرور الوقت بدأت تساؤلات جديدة تطرح نفسها فى أوساط الأعمال، حول مستقبل برنامج الخصخصة ودور وزارة قطاع الأعمال فى تنشيط بورصة الأوراق المالية، وملامح الاستراتيجية الجديدة لبرنامج الإصلاح الاقتصادى. هذه التساؤلات طرحتها «البورصة المصرية» على الدكتور مختار خطاب وزير قطاع الأعمال العام فى حوار شامل هذا نصه:

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	المجلة
الموضوع الفرعي :	فى مصر:من الناحية الاقتصادية	رقم العـــــدد :	١٦٨٤
المصـــــــدر :	"مجلة"الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

■ فى البداية تحدث الدكتور مختار خطاب عن تطورات برنامج الخصخصة، حيث اوضح أن إجمالى عدد الشركات والمصانع التى تم اخضاعها للبرنامج تبلغ ١٥٤ شركة، منها ١١٨ خرجت من إطار القانون ٢٠٣ لتندرج تحت تبعية قانون الشركات رقم ١٥٩، هذه الشركات مقسمة حسب البيع كما يلى:

- ٣٧ شركة تم بيع أغلبية أسهمها بالبورصة.
- ٢٣ شركة تم بيع أغلبية الأسهم لمستثمر رئيسي.
- ٣٠ شركة تم بيع الأغلبية لاتحادات العاملين.
- ٢٨ شركة تم البيع بالكامل كاصول.

واضاف ان هناك ١٦ شركة تم بيع حصص منها ومازالت تخضع لقانون قطاع الأعمال العام.

بالنسبة لقطاعى الدواء والمطاحن، هناك ١٠ شركات تم بيع ٤٠٪ من رأس المال فقط. مشيرا الى أنه بالنسبة للمصانع المباعة والمؤجرة فقد بلغ عددها ٢٠ مصنعاً.

شركات للبيع

وحول الشركات الجارى طرحها، اوضح وزير قطاع الأعمال ان هناك ٦ شركات جارى طرحها منذ بداية ٢٠٠٠ بقيمة اجمالية تبلغ نصف مليار جنيه، وتشمل الشركة الشرقية للدخان، وتم طرح ١١٪ من اسهم الشركة بقيمة ٢٥٠ مليون جنيه، والشركة المصرية للجبس، حيث مقرر طرح ٩٠٪ من راسمالها بقيمة ٦٠ مليون جنيه، وشركة بسكو مصر ومقرر طرح ٤٠٪ من رأس المال بقيمة ٦٠ مليون جنيه، والشركة العربية للسجاد والمفروشات، ومقرر طرح ٩٠٪ بقيمة اجمالية ٧٠ مليون جنيه، وشركة تنمية الصناعات الكيماوية «سيد» ومقرر طرح ٤٠٪ بقيمة إجمالية ٦٣ مليون جنيه.

ضوابط الخصخصة

□ إذن ما هى الضوابط الموضوعة لتنفيذ برنامج الخصخصة؟

■ أجاب د. مختار خطاب : ترتكز تلك الضوابط بصفة أساسية على احتفاظ الدولة بملكية الأغلبية فى قطاعات الدواء والمطاحن ونقل الركاب بين الاقاليم، والشركة الشرقية للدخان.. أيضاً تشمل ضرورة مراجعة جميع التقويمات من أجهزة المراقبة المالية للدولة، ولا تتم اية عمليات بيع لأسهم أو لأصول أو لشركات بالأمر المباشر، وانما تتم عمليات البيع من خلال مزادات بإعلانات فى الصحف.. مشيرا الى ان الضوابط تشمل عدم الإضرار بأى عامل ومنح العاملين ١٠٪ من

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	المجلة
الموضوع الفرعى :	فى مصر:من الناحية الاقتصادية	رقم العـــــدد :	١٦٨٤
المصـــــــدر :	"مجلة"الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

اسهم الشركات المباعة بخصم ٢٠٪ من الثمن، وبالسداد على فترة تتراوح بين ٨ و ١٠ سنوات، على أن يتم التنسيق والتشاور مع المنظمات النقابية العمالية فى كل ما يتعلق بالعاملين، واتخاذ جميع القرارات من خلال مجالس الادارات والجمعيات العامة، وليس من خلال أفراد.

خسائر الغزل والنسيج

□ فى اية قطاعات تتركز خسائر الشركات العامة، وهل هناك برنامج عاجل للإصلاح تمهيدا للبيع؟

■ معظم الخسائر تتركز فى قطاعات الغزل والنسيج والحديد والصلب وبعض الشركات المتفرقة، منها العامة للأعمال الهندسية والنصر للأسمدة، والمصرية للحراريات، مشيرا الى ان عدد الشركات الخاسرة قد تراجع من ١٠٨ شركات عام ١٩٩٣/٩٢ قيمة خسائرها السنوية ٢.٥ مليار جنيه، الى ٤٦ شركة فى عام ١٩٩٩/٩٨ قيمة خسائرها السنوية ١.٦٤١ مليار جنيه.

وأضاف ان برنامج الاصلاح يتم على اساس السمات الأساسية لكل قطاع، ففى قطاع الغزل والنسيج تتمثل اسس الاصلاح فى الوصول بحجم العمالة الى العدد الأمثل سواء من خلال نظام المعاش المبكر، أو التدريب التحويلى مع الصندوق الاجتماعى، وإعادة تدريب العمالة الباقية.. أيضا تسوية الديون مع البنوك الدائنة وإدخال نظم ادارة حديثة فى مجالات التسويق والتشغيل والصيانة ومراقبة الجودة، وذلك من خلال عقود مع شركات ادارة متخصصة، كما سيتم تشغيل المعدات الحالية بأقصى طاقة، وعدم الاستثمار فى معدات جديدة مع السماح فقط بشراء قطع الغيار، والقضاء على بعض الاختناقات فى خطوط الانتاج.

واشار د. خطاب الى انه تم تطبيق منهج الاصلاح فعلا فى شركة النصر للغزل والنسيج والصباغة، وشركة مصر حلوان للغزل، وسيمتد تباعا لكل الشركات حسب توافر التمويل المقدر بنحو ٥ أو ٦ مليارات جنيه.

وانتقل د. خطاب الى الحديث عن اسس الاصلاح فى قطاع الأسمدة، حيث اشار الى أنها ترتكز على إعادة الهيكلة المالية والعمالية، وتحديث الادارة بالاستعانة بشركات ادارة عالمية متخصصة، حيث يجرى تنفيذ برنامج العلاج فى شركة النصر للأسمدة إذ يجرى البحث عن مشترين...

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	المجلة
الموضوع الفرعى :	فى مصر:من الناحية الاقتصادية	رقم العـــــــدد :	١٦٨٤
المصـــــــــدر :	"مجلة"الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

أما شركة كيما فتم دراسة وضع الشركة مع وزارة الكهرباء، حيث تبين أن انتاج السماد الحالى غير مجد حتى بسعر الكهرباء ٢٪ مليما للكيلوات. ويجرى الاتصال بأحد المستثمرين العالميين الذى يعرض انتاج منتجات جديدة باستثمارات ٤٠٠ مليون دولار.

أما مجال صناعة الورق، فيجرى إعادة هيكلة المصانع الحالية من خلال اندماجات وإعادة هيكلة عمالية ومالية، كما يجرى البحث عن شركات عالمية كندية وأوروبية وهندية للمشاركة فى التحديث والتطوير تمهيدا للخصخصة.

واشار د. خطاب الى أنه يجرى حاليا تخفيض عدد العمالة فى شركة الحديد والصلب لتصل الى ١٠ آلاف عامل خلال ٣ أعوام مقابل ٢٠ الف عامل. كما يجرى البحث عن أسواق عربية للتصدير مع تاهيل بعض الأفران حيث يجرى اسناد عمليات اصلاح الشركة الى شركة ادارة عالمية مصرية كندية بريطانية هى «بريتش ستيل».

□ ما هو موقف العمالة بشركات قطاع الأعمال العام حاليا؟

■ فى ١٩٩٣/٦/٣٠ كان عدد العاملين بشركات قطاع الأعمال العام ١.٠٣٢ مليون عامل، تراجع هذا العدد الى ٥٥٣ ألف عامل، والباقى يشمل العمالة التى خرجت سواء من خلال التحول الى شركات القطاع الخاص، أو خرجوا بأسلوب المعاش المبكر، أو انتهت خدمتهم.. مشيرا الى أنه من المتوقع خروج ٦٧ ألف عامل من خلال المعاش المبكر حتى ٢٠٠٠/١٢/٣١.

□ ما هى حصيلة الخصخصة حتى الآن، وكيف يتم استخدامها؟

■ حصيلة البيع حتى ٢٠٠٠/٣/٣١ بلغت ١٢.٦ مليار جنيه، تم استخدام ٤.٣ مليار جنيه منها لسداد الديون للبنوك ومبلغ ٢.٦ مليار جنيه لبرنامج المعاش المبكر، ومبلغ ٥.٧ مليار جنيه تم تحويله الى وزارة المالية.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	المجلة
الموضوع الفرعى :	فى مصر:من الناحية الاقتصادية	رقم العـــــدد :	١٦٨٤
المصـــــدر :	"مجلة"الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٣٠

- البرنامج المستقبلى لكل قطـــاع :

م	القطـــاع	السياســـة	عدد الشركات التي تم بيعها حتى الآن	عدد الشركات الباقيــة	عدد الشركات التي ستطرح عام ٢٠٠٠	عدد الشركات التي ستطرح عام ٢٠٠١	شركات ستطرح بعد عام ٢٠٠١
١	الغذائية والزراعيــة	خصخصة جميع الشركات بنسبة ١٠٠٪ منها ١٠ ٪ للعاملين	٤٢	١٢	٤	٨	٠
٢	الـــدواء	بقاء ٦٠ ٪ مملوكة للدولة وبيـــع ٣٠٪ للأفراد ، و١٠٪ للعاملــــين .	٥	٥	٢	٣	
٣	[illegible]	خصخصة ٣ شركات [illegible] والباقى بنسبة ٤٠ ٪	٧	—	—	—	—
٤	المضـــارب	بيع جميع المضارب للعاملين بها	٧	١	١	—	
٥	والحلج والنسيج والغزل والنسيج	- إصلاح القطاع - خصخصة بعد الإصلاح - طرح بعض الشركات الآن	٤	٣٦	٢	٤	٣٠
٦	الاسمنت ومواد البناء	خصخصة جميع الشركات بنسبة ١٠٠٪ منها ١٠ ٪ للعاملــــين .	١١	١٣	٤	٩	
٧	التشييد والاسكان	خصخصة جميع الشركات بنسبة ١٠٠٪ منها ١٠٪ للعاملــــين .	١٦	٢٧	٥	١٠	١٢
٨	الكيماويـــات	خصخصة جميع الشركات مع اصلاح شركات الاسمدة والـــورق .	١٢	١٢	٤	٨	
٩	الهندسيــــة	خصخصة جميع الشركات بنسبة ١٠٠٪ منها ١٠ ٪ للعاملــــين .	٦	١٥	٥	١٠	
١٠	التعديـــــن	خصخصة جميع الشركات مع إصلاح الحديد والصلب والحراريـــات .	٥	١٣	٣	١٠	
١١	النقل البـــرى	احتفاظ الدولة بملكية ... الشركات مع تحديث وخصخصة الإدارة .	٣	٩	١	٨	
١٢	النقل البحـــرى	خصخصة جميع الشركات (تداول الحاويات - حقوق تشغيل) .	٩	٦	٤	٠	٢
١٣	الفنادق والسياحة والسينما	خصخصة جميع الفنـــادق	٦	٦	٢	٤	
١٤	التجارة الداخليــة والخارجيــــة	خصخصة جميع الشركـــات بيع ١٠٠ ٪ منها ١٠ ٪ للعاملين	١	١٥	٢	٤	٩
	الإجمالــــى		١٣٤	١٧٠	٣٩	٧٨	٥٣

قطاع البنوك

الخصخصة

من الناحية الاقتصادية

قطاع البنوك

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	خصخصة البنوك العامة	طارق عبدالعال	كتاب اندماج وخصخصة البنوك	–	٢٠٠٠	٣٣
٢	تاجيل خصخصة البنوك العامة	ناصر محمد حسين	العالم اليوم	٢٨٤٩	٢٠٠٠/٦/٨	٣٦

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد العال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العـــــدد :	-
المصـــــــدر :	"كتاب" اندماج وخصخصة البنوك	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠

خصخصة البنـــوك العامـــة
الأراء المؤيـــدة والمعارضـة

لاشك أن العد التنازلى قد بدأ لخصخصة أحد البنوك العامة خلال الفترة القصيرة القادمة ، وقد تم ادخال التعديل التشريعى اللازم لذلك ، وتأتى أهمية خصخصة البنوك العامة فى اطار تطوير الجهاز المصرفى وزيادة القدرة التنافسية لهذه البنوك فى ضوء التحديات المعاصرة (تحرير تجارة الخدمات المالية ، ومعايير كفاية رأس المال ، التعامل فى المشتقات ، وحمى الاندماج التى تسود العالم ، والدروس المستفادة من الازمات المالية العالمية الاخيرة ، وتقديم خدمات البنوك الشاملة ... الخ) كما تتيح خصخصة البنوك العامة مرونة أكبر لإدارة البنك فى اتخاذ القرارات المناسبة وحسن توجيه واستخدام الموارد وفقاً لأسس اقتصادية وفنية سليمة ، ولاشك أن نجاح تجربة خصخصة البنوك المشتركة (مثل البنك التجارى الدولى ، بنك مصر الدولى ، البنك المصرى الأمريكى ، بنك الائتمان الدولى) تدعم من الاتجاه نحو خصخصة البنوك العامة .

ورغم ذلك يوجد بعض الاعتبارات التى اختلفت الآراء بشأنها عند مناقشة موضوع خصخصة البنوك العامة وأهمها :-

١ - هناك رأى بأن يتم خصخصة البنوك العامة عن طريق شريحة لمؤسسة مالية أجنبية كبيرة يمكنها أن تقوم بادخال التطوير اللازم واستخدام التقنية الحديثة ونقل الخبرات فى مجال الابتكارات المالية والتأجير التمويلى وغيرها من الاتجاهات الحديثة . إلا أن هناك اعتراضات على هذا الرأى تتمثل من التخوف من سيطرة الاجانب على القطاع المصرفى وهو قطاع حيوى ، وخاصة وأن شبح الازمة المالية فى جنوب شرق أسيا والبرازيل مازال ماثلاً .

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد العال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العـــــدد :	-
المصـــــــدر :	"كتاب" اندماج وخصخصة البنوك	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠

ويدعم هذا الاتجاه أن رأس المال الاجنبى لا يهمه سوى الربح ، كما أنه يخرج بسرعة عندما يستشعر ببوادر أزمة فى دولة معينة يستثمر فيها أمواله ودون وجود أى اعتبار لانهيارات قد تحدث فى اقتصاد هذه الدولة ، إلا أنه من جانب آخر فإن وضع حدود للكية أى شخص طبيعى أو معنوى قد يحد من هذا الأمر ، كما أن الشريحة التى يتم طرحها يمكن تقليصها لتحتفظ الدولة بالنصيب الاكبر فى الملكية (٦٠٪ على الأقل كما هو الحال فى شركات الأدوية التى طرحت للخصخصة) خاصة وان قطاع البنوك من القطاعات الحيوية كذلك فإن تدعيم استقلالية البنك المركزى المصرى واشرافه الدقيق على القطاع المصرفى يساهم فى التقليل من أي آثار سلبية متعلقة بخصخصة بنوك القطاع العام ، كذلك اتجهت بعض الآراء إلى ضرورة أن يقتصر الاكتتاب فى أسهم البنوك العامة على المصريين فقط ، إلا أننا نرى عدم وضع قيود على جنسية المكتتب والاكتفاء بتحديد حد أقصى لنسبة ملكيته .

٢ - تثار مشكلة اختيار الوسيلة التى تتم بها عملية خصخصة البنك العام ، فهل تتم عن طريق طرح شريحة من الأسهم للمكتتبين أما عن طريق زيادة رأس المال أم عن طريق الاندماج مع بنك خاص آخر .

بداية يجب أن نوضح أن زيادة رأس مال البنك يرتبط بمدى كفاية رأس المال واحتمالات النمو المستقبلية . فإذا كان البنك مستوفياً لمتطلبات كفاية رأس المال واحتمالات النمو المستقبلة ضعيفة فإن زيادة رأس المال لن تكون مجدية أما إذا كانت احتمالات النمو المستقبلة كبيرة وتوجد احتمالات لتوظيف أموال أكثر فى الأصول الخطرة مثل القروض والأصول الثابتة

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	طارق عبد العال
الموضوع الفرعى :	قطاع البنوك	رقم العـــــدد :	–
المصـــــــدر :	"كتاب" اندماج وخصخصة البنوك	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠

ومحافظ الأوراق المالية بغرض الاحتفاظ فإن أسلوب زيادة رأس المال قد يكون هو الأفضل .

٣ – يثار موضوع الشريحة التى يتم طرحها للخصخصة ، حيث تتجه بعض الآراء إلى أن هذه النسبة يجب ألا تتعدى ٣٠٪ وأن تتم بالتدريج ، خاصة وأن هذا الأمر يرتبط بالتخوف من قيام المودعين بسحب ودائعهم من البنك الذى يتم خصخصته فى ضوء نقص الوعى المتوافر لدى عدد كبير منهم ، ولذلك فإن انخفاض النسبة التى يتم طرحها للخصخصة قد يكون وسيلة لطمأنه جمهور المودعين بأن الأمر مازال فى يد الملكية العامة والتى تمثل عنصر الثقة والطمأنينة .

٤ – تثار مشكلة تقييم البنك وتسعير السهم عند طرحه للبيع ، فهناك عدة مداخل وطرق مختلفة للتقييم ولكل منها مزاياه وعيوبه (١) .

٥ – تتجه بعض الآراء إلى ضرورة تأهيل البنك العام قبل خصخصته وأنه يجب تأجيل عملية خصخصة البنوك العامة لحين إجراء المزيد من الدراسة .

٦ – تثار مشكلة توقيت طرح أسهم البنوك العامة فى البورصة ، ونرى أن اختيار التوقيت يجب أن يرتبط بحالة السوق ، وحتى لا يؤدى الطرح فى توقيت غير مناسب إلى فشل عملية الطرح ، وهو ما قد ينعكس سلباً فيما بعد على باقى برنامج الخصخصة .

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	ناصر محمد حسين
الموضوع الفرعي :	من الناحية الاقتصادية:قطاع البنوك	رقم العــــدد :	٢٨٤٩
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٨

بسبب الديون الرديئة

تأجيل خصخصة البنوك العامة.. حتى إشعار آخر!!

تبادل الإتهامات بين البنوك والجهات المدينة

□ **كتب ـ ناصر محمد حسين:**

طرحت موازنات البنوك مجددا قضية الديون الرديئة للبنوك مرة أخرى.. كشفت تلك الموازنات عن ارتفاع مخصصات الديون بالبنوك بما يؤثر على الجهاز المصرفي.. بل يعمل على تأجيل خصخصة البنوك العامة حتى اشعار آخر!!

اجمع خبراء مصرفيون على ان قصور الدراسات الائتمانية والخطا فى تقدير ضمانات المقترضين مع عدم متابعتهم وراء ارتفاع حجم الديون الرديئة المشكوك فى تحصيلها.

أشار على نجم محافظ البنك المركزى الاسبق إلى ان تراكم الديون الرديئة لن يؤثر فقط على المراكز المالية للبنوك بل يعمل على تعطيل عملية خصخصة البنوك العامة التى اكثر ما تعانى من تلك الديون الرديئة.

أكد فتحى يوسف الباشا نائب مدير البنك الوطنى المصرى ـ الهرم ان الديون الرديئة أو المشكوك فى تحصيلها لم تتعثر فى يوم وليلة بل هناك شواهد كثيرة تثبت ان البنوك تعد ايضا سببا فى تعثر تلك الديون نتيجة لعدم تعمقها فى الدراسات الائتمانية للمقترض وعدم متابعتها بجدية للعميل وتغليب جانب الربحية على دراسة المخاطر وعدم استخدام القروض فى الاغراض الممنوحة لاجلها.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	ناصر محمد حسين
الموضوع الفرعي :	من الناحية الاقتصادية:قطاع البنوك	رقم العـــــدد :	٢٨٤٩
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٦/٨

اضاف: هناك ايضاً قيام البنوك بالتمويل الكامل للمشروعات واستخدام التسهيلات قبل استيفاء الشروط والمبالغة فى الضمانات والخطأ فى تقديرها وتكرار التجاوزات وعدم تجديد التسهيلات والخلل المتكرر فى دراسات الجدوى ومطالبة العملاء بالسداد مرة واحدة

دون مراعاة الظروف مع عدم متابعة حركة الحساب المدين وتراكم الفوائد والتدقيق فى التدفقات النقدية وتآكل مصادر السداد وعدم اختيار العاملين فى مجال الائتمان بعناية ودقة اضافة إلى حسن النية المتوافر لدى رجال البنوك.

أشار إلى انه على الجانب المقابل هناك بلاشك اسباب تعود للعملاء خاصة الشركات العامة وقطاع الاعمال العام فاصحاب تلك الشركات قاموا بتقديم بيانات غير حقيقية عن النشاط مع عدم دراسة ظروف السوق المنافسة والتوسع غير المحسوب وعدم وجود نظام محاسبي دقيق كذلك عدم وجود رغبة فى السداد وعدم الالتزام بتنفيذ ما يطلبه البنك من نصائح وتوجهات.

اضاف يوسف الباشا ان تعثر الديون أهم العوامل وراء خسائر البنوك خاصة انها ستضطر إلى التنازل عن الفوائد على القروض مشيراً إلى انه باستطلاع الربع الأول للعام الحالى 2000 يلاحظ زيادة مخصصات الديون وهو مؤشر غير مطمئن يتطلب ان تقف البنوك وقفة مع نفسها لتصويب اوضاع تلك الديون عن طريق دراسات ميدانية من البنوك للديون الكبيرة ودراسة نشاط الشركات والعملاء المتعثرين وعدم الاعتماد علي التقديرات المقدمة من العملاء.

اضاف ان العلاج الآجل يتطلب اندماج البنوك فى عدد محدود وتكوين كيانات اقتصادية عملاقة تكون قادرة على البحث والتدقيق

وتكوين ادارات متابعة للائتمان مسئوليتها اكتشاف المخاطر قبل وقوعها مع الاستعانة بالخبرات المصرفية الواعية للخروج من ازمة الديون.

أشار على نجم رئيس بنك الدلتا الدولى ومحافظ البنك المركزى الاسبق إلى ان تراكم الديون المشكوك فى تحصيلها من شأنه تعطيل عمليات خصخصة تلك البنوك موضحاً ان المستثمر سيدقق جيداً فى تلك الديون ومن يتحملها ومن يقوم بتحصيلها فى الوقت نفسه هناك هيئات وشركات تحولت للربحية بعد الخسارة ولا تقوم بالسداد مثل هيئة السكة الحديد التى زادت من اسعار التذاكر عدة مرات.. وظل المصرفيون لعدة سنوات

يطالبونها بسداد الديون.

* طرح نجم تصورا عن امكانية عمل مقاصة فيما بين الشركات العامة لتتحمل الشركات الرابحة جزءا من مديونيات الشركات الخاسرة!!

ارجع احمد قورة المدير العام لبنك الشركة المصرفية تراكم الديون المشكوك في تحصيلها أو الديون الرديئة لاسباب تاريخية منها الزام البنوك العامة باقراض الشركات العامة وتخصيص بنوك معينة لتمويل قطاعات محددة فكل بنك يمول قطاعا معينا من قطاعات الصناعة والتجارة والخدمات، اضافة إلى تأخر الشركات لفترة طويلة فى السداد لتتراكم لديها المديونية بالرغم من تحول بعضها للربحية.

اضاف ان البنوك اضطرت لعمل مخصصات لتلك الديون والخلاف حاليا حول جدولة تلك الديون وتحديد فائدة معينة عليها.

قطاع التأمين

الخصخصة

من الناحية الاقتصادية

قطاع التامين

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	·عدة تقييم اصول شركات التامين	الجريدة	العالم اليوم	٢٧٨٧	٢٠٠٠/٣/٢٨	٣٨

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :	قطاع التأمين	رقم العـــــدد :	٢٧٨٧
المصـــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٣/٢٨

مأزق أمام الاتجاه لخصخصتها

إعادة تقييم أصول شركات التأمين.. مشكلة تبحث عن حل

فرضت عملية إعادة تقييم أصول شركات التامين نفسها على الاتجاه لخصخصة تلك الشركات.. اجمع الخبراء على اهمية التمهل بتقييم تلك الاصول.. اشاروا الى لن القيمة الدفترية لهذه الاصول تقل بمراحل عن قيمتها السوقية الحالية.

اكدوا على الدور الكبير الذى لعبته وتلعبه تلك الشركات فى الاقتصاد القومى.. مطالبين باهمية دعمها لتستطيع المنافسة امام طوفان الشركات الاجنبية القادم لغزو السوق.

اشاروا الى ان اجمالى استثمارات شركات التامين تجاوز 10 مليارات جنيه وفقا لاحدث احصائيات الرقابة على التامين.

لجان متخصصة

اكد انور ذكرى رئيس مجلس ادارة شركة الشرق للتامين ان عملية تقييم الاصول المملوكة لشركات التامين من عقارات وغيرها لا تمثل مشكلة كبيرة فى ظل وجود لجان فنية متخصصة تقوم بتقدير القيمة الحقيقية الحالية لهذه الاصول التى تمثل اعباء متزايدة على شركات التامين التى تتولى بنفسها عملية ادارتها على جميع المستويات، وتراجع اصول العقارات الى زمن الحراسة بتوزيع الجزء الاكبر منها على شركات التامين العامة الاربع.

اشار ذكرى الى ان مشكلة العقارات تتمثل فى ان معظمها مؤجر من قبل الافراد وبالتالى من الصعب تحديد القيمة الفعلية فيها فى الوقت الحاضر، خاصة ان لشركات التامين واجب قومى فى المحافظة على أوضاع السكان داخل هذه العقارات.

اقترح ذكرى انشاء شركة متخصصة تتولى ادارة هذه العقارات وتقييمها وتحديد آلية طرحها للبيع واسلوب هذا الطرح بشكل لا يحدث ازمة داخل سوق العقارات، خاصة بعد اقرار قانون الرهن العقارى الذى سيتيح تاهيل شركات التامين للعب دور تمويلى حيوى واساسى جنبا الى جنب من البنوك.

أصول معطلة

اشار محمد الطير المستشار بالهيئة المصرية للرقابة على التامين ان شركات التامين لها

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :	قطاع التأمين	رقم العـــــدد :	٢٧٨٧
المصـــــــدر :	العالم اليوم	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٣/٢٨

ممتلكات تجارية منتشرة فى انحاء الجمهورية تقدر بملايين الجنيهات، تمثل اصولا معطلة منها العقارات، ومطالبا بالحذر الشديد عند اسناد ادارة هذه العقارات لادارة خاصة حتى لا يشكل ذلك ضررا بالعديد من المستاجرين خصوصا محدودى الدخل والفئات التى حصلت على مزايا نتيجة التعاقدات السابقة من خلال محاولة اخلاء العين المؤجرة وتاجيرها مرة اخرى بايجارات مرتفعة وهو ما يؤدى لارتفاع مستويات الايجار بصفة عامة وهو ما يتطلب تدخل الهيئة المصرية كصمام للأمان لتحديد آلية وأسلوب التعامل مع هذه العقارات.

أيد ميلاد كامل رئيس جمعية التأمين التعاوني على المشروعات الصغيرة اهمية انشاء شركة متخصصة تقوم بشراء العقارات من شركات التأمين بالقيمة الدفترية ثم تقوم ببيعها على مراحل على ان تذهب حصيلة البيع الى خزينة الدولة مما يمثل عنصرا داعما للاقتصاد القومي.

اشار ميلاد كامل الى ان تقييم تلك العقارات يحتاج الى وضع دراسة متكاملة لحصرها وتحديد قيمتها التى تتفاوت طبقا لموقع العقار الجغرافى وحالته سواء مؤجر او خال فلا يعقل ان يتم التعامل مع هذه العقارات بناء على قيمتها الدفترية التى تختلف كلية فى قيمتها الحقيقية.

طبيعة خاصة

اكد عمرو حسنين رئيس احدى شركات تصنيف الشركات ان استثمارات شركات التأمين ذات طبيعة خاصة تتطلب الحذر عن توظيفها في الأوجه المختلفة سواء سندات او أوراق مالية او عقارات لانها تعبر فى معظمها عن حقوق حملة الوثائق التى تفرض على شركات التامين الوفاء بالتزاماتها عند حدوث الضرر، واشار إلى انه على مدار السنوات الماضية مثلت العقارات نسبة كبيرة من استثمارات شركات التأمين وهى القضية التى ستفرض نفسها بقوة خلال الفترة القادمة مع إقرار قانون الرهن العقارى وقانون العلاقة بين المالك والمستأجر.

واكد ان النشاط العقارى لم يتراجع دوره كما يعتقد البعض، بل ان توازنات الاستثمار داخل السوق المصرى تمر بمرحلة انتقالية فى ظل البورصة الناشئة وعدم استقرار سوق المال المصرى بعد، الا ان قانون الرهن العقارى سيمثل احد المحددات الاساسية لتحقيق التوازن المطلوب.

دعا حسنين الى تأجيل [illegible] عقارات التامين حتى يسـ[illegible] السوق خاصة وان هذه العقارات معظمها مؤجر وبالتالى لابد من وضع ضوابط صارمة بهدف التقييم الحقيقى لهذه العقارات.

القيمة السوقية

طالب د.حمدى عبدالعظيم عميد مركز الدراسات باكاديمية السادات للعلوم الادارية بتقييم عقارات التامين طبقا لقيمتها السوقية بعيدا عن القيم الدفترية التى لا تتعدى «عشر» ثمن العقار لان التقييم الخاطئ لهذه العقارات يؤدى حتما الى تقدير خاطئ لاسهم شركات التامين العامة عند عرضها للبيع.

اشار عبدالعظيم إلى ان العقارات المملوكة لشركات التامين تمثل مواقع حيوية ومهمة وتقدر قيمتها الحالية بالمليارات مما يتطلب تشكيل لجان فنية على أعلى مستوى من وزارة الاقتصاد والهيئة المصرية للرقابة على التامين والجهاز المركزى للمحاسبات وهيئة تتولى بيع هذه العقارات تدريجيا لصالح الخزانة العامة مع توجيهها لخدمة مشروعات التنمية القومية طبقا لاولويات خطط التنمية الاقتصادية التى تحتاج الى تمويل باعتبار ان شركات التامين لها واجب اساسى فى دعم المشروعات القومية ولو بشكل غير مباشر.

قطاع النقل والمواصلات

الخصخصة

قطاع النقل والمواصلات

النقل البحرى

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
٣	ترسانة الاسكندرية من العمعمة الى الخصخصة	محمد السمنودى	(مجلة الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/١/٢١	٤٠
٤	النقل البحرى : اسرار ماجرىلانقاذة	زينب ابراهيم	(مجلة الاهرام الاقتصادى	١٦٢٢	٢٠٠٠/٢/٧	٤٢
١	روشتة النقل البحرى	زينب ابراهيم	الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/٢/٢١	٧٨
٢	روشتة النقل البحرى جد ام هزل	محمد بهى الدين	(مجلة الاهرام الاقتصادى	١٦٢١	٢٠٠٠/٢/٢١	٩٤



الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : محمد السمنودي
الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢١
المصـــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور : ٢٠٠٠/١/٢١

ترسانة الاسكندرية من "العمعمة" للخصخصة

غمرتني السعادة والفرحة وأنا أتصفح العدد الصادر من مجلة «الاهرام الاقتصادي» في ٢٠ ديسمبر الماضي والذى خصص ملفا كاملا عن «النقل البحري» وهو مايبرهن على تفهم القائمين على شئون هذه المجلة المتخصصة لأهمية قطاع النقل البحرى الذى يمثل عنق الزجاجة للاقتصاد القومى، فشكرا لهم وشكرا لكتاب المقالات السبعة وهم نخبة من المهتمين بهذا النشاط وإن غاب عن قائمة الكتاب في هذا الملف الصديق الربان مندور صاحب الخبرة الملاحية الكبيرة والمطلع بعمق على الأحداث الملاحية والعالمية، وهو السباق دائما فى الكتابة عن مشاكل هذا القطاع المهم منذ ٤٠ عاما.

ومن بين هذه المقالات فقد برهن المهندس جمال أبو العزم على أنه على دراية كبيرة بمشاكل صناعة بناء السفن واصلاحها عندما شخص أمراض الفيل الأبيض القابع بالاسكندرية والذى «فرم» مليارات الجنيهات خلال سنوات طويلة، ومازال يواصل مهمته باهدار الملايين وللأسف فبرغم ان الدولة لم تبخل بالدعم بملايين الدولارات على ترسانة السفن بالاسكندرية فانه لايوجد برنامج لصيانة معداتها وأوناشها التى أصبحت نهبا للصدأ الذى يفترسها بلا رحمة بينما كان يمكن مقاومة غول الصدأ والقضاء عليه باستخدام بويات لاتتجاوز ثمنها عشرات الجنيهات، مع العلم بأن العمالة المطلوبة موجودة وتتقاضى مرتباتها من خزانة الدولة بالفعل!!

الموضوع الرئيسي : الخصخصة
الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات
المصدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : محمد السمنودي
رقم العدد : ١٦٢١
تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/٢١

الترسانة من طرق ومبانى وورش ومعدات واحواض تبدو وكأنها سلمت لهم فى نفس هذا اليوم بالرغم من انها انشئت بعد الحرب العالمية الأولى.

وإننى اتساءل: إذا كانت الحكومة قد بذلت فعلاً مجهوداً لجذب الترسانات العالمية ولم توفق فى مسعاها .. فهل البديل هو الخصخصة بالكامل؟ ومن الذى سيدفع ملايين الجنيهات فى ترسانة عتيقة يتطلب إعادة تحديثها ملايين اخرى ؟ لذلك علينا ان ننظر إلى الحلول التى اتبعتها الدول الأوروبية فى الستينات بعد أن احتكرت اليابان - ومن بعدها كوريا - صناعة السفن وقضت على صناعة السفن بأوروبا و نتكلم عن ترسانات الدول الشيوعية التى كانت هى أيضا تغرم المليارات، فقد تحركت هذه الدول للمحافظة على هذه الصناعة الاستراتيجية وعلى العمالة المدربة وسلمت الترسانات التى كانت قد اعلنت افلاسها الى شركات لديها الخبرة دون مقابل - نعم دون مقابل - بشرط أن تستمر فى العمل وتطور انتاجها وتحافظ على العمالة ونتج عن هذه السياسة إعادة الترسانات إلى العمل ولكن فى مجالات متخصصة جداً مثل صناعة سفن البحث عن النفط فى اعالى البحار والمنصات البحرية وسفن الخدمة لهذه المنصات والسفن الثلاجة وسفن نقل الكيماويات وخاصة سفن الركاب السياحية الضخمة والسفن السريعة جدا التى تنقل الركاب والسيارات بين الموانىء الأوروبية، وهناك فعلا ثورة فى إنتاج هذين النوعين من السفن ولكن نعيد الحديث عن تركيا التى تمتلك حاليا حوالى ١٢٠٠ سفينة أغلبها بنى فى الترسانات التركية بتسهيلات مصرفية بضمانة الحكومة وبإعفاءات ضرائبية.

لذلك نتعشم أن تنظر الحكومة لهذه السياسات التى اتبعتها الدول الأوروبية قبل ربع قرن من الزمان وتنقلها مع إدخال التعديلات التى تتفق مع حالنا بالاستعانة بأهل الخبرة من المصريين ومدهم بالمال اللازم للبدء فى بناء عدد من السفن باتباع الطريقة النمطية حيث من المتوقع ان يكون هناك طلب على أنواع السفن المغذية (فيدرز) لسفن نقل الحاويات العملاقة وكذلك على السفن التى تقوم بخدمة المنصات البحرية.

ولقد انتابنى الحزن والأسى عندما زرت هذه الترسانه منذ سنوات ولاحظت الإهمال الذى لم يكتف بالمعدات الثقيلة فقط ولكن طال ايضا مختلف المبانى، وحتى زجاج عنبر الآلات لم يسلم من التكسير وقد ذكر المهندس ابو العزم فى مقاله الحالة التى كانت عليها ورشة إصلاح السفن التابعة لشركة بواخر البوستة الخديوية واود أن اضيف الى ماذكره ورشة اخرى صغيرة تابعة لمصلحة الموانى كانت تقع من القرب من ورشة الخديوية وكانت تقوم بصيانة معدات مصلحة الموانىء من قاطرات واوناش عائمة والجدير بالذكر ان الفريق بحرى يوسف حماد رحمه الله كان يمر على هذه الورشة باستمرار وكان يعرف كل العاملين بها باسمائهم ولكن للاسف هذه النوعية من الرجال من الصعب ان تتكرر .

كما كانت هناك الكثير من الورش الصغيرة الخاصة كورشة كارليس وورشة واتسون بالقرب من باب ١٤ وورش أخرى بمنطقة باب الكراسته ملك افستاسيو وغيرها كانت تقوم بعمليات إصلاح شاملة للسفن من جميع الجنسيات وكان من الممكن تطويرها لتصبح نواة لمركز دولى لإصلاح السفن ولكن ماحدث هو اننا تسببنا فى هروب اصحابها من مصر فصارت هذه الورش اطلالا.

والمهندس ابو العزم الذى زار الكثير من الترسانات بمختلف الدول قد يتفق معى بأنه لا وجه للمقارنة بين الحالة الحالية للترسانات المصرية مثل حالة ترسانة الاسكندرية ومثيلاتها بمختلف بلاد العالم، ولا استطيع أن انسى أول ترسانه المانية بهامبورج ذهبت اليها لتسليم بعض الأوراق من الشركة الالمانية التى كنت أعمل بها وكان ذلك فى ربيع عام ١٩٥٩ واعتقدت اننى قد أخطأت الطريق ودخلت حديقة او المنطقة السكنية للمهندسين حيث الستائر النظيفة مرفوعة على الشبابيك وقصارى الزرع موضوعة، وأذكر ايضا إحدى الترسانات الدنماركية الصغيرة التى زرتها فى نفس العام وتديرها سيدة متوسطة العمر يعاونها أفراد من الأسرة وكل

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

غرفة ملاحة الإسكندرية :

النقل البحرى أسرار ما جرى لإنقاذه

على مدى يومين ومن خلال ثماني جلسات استعرضت ورشة العمل ـ التى نظمتها غرفة ملاحة الاسكندرية عن النقل البحري حتى القرن الحادي والعشرين لخدمة الاقتصاد القومى ـ المشاكل العديدة التى تزخر بها الموانى المصرية، وأهمها تعدد الجهات الاشرافية والرقابية داخل الموانى وانخفاض كفاءة الموانى، وارتفاع تكلفة نولون السفن واهدار فترات طويلة من الوقت عند التعامل مع الشحنات الواردة والمصدرة، وسوء المرافق والبنية الأساسية بها، بالاضافة الى ارتفاع تكاليف التخزين ومعدلات الهالك للبضائع بسبب تعدد الجهات المتعاملة معها، وارتفاع عدد وتكلفة الرسوم المطلوبة بل وارتفاع حجم وعدد العينات التى تطلبها الجهات المختلفة لتحليلها.

وقد حدد خبراء النقل البحرى فى ورشة العمل المطالب الضرورية لارتفاع كفاءة اداء قطاع النقل البحرى ومنها تحديد اختصاصات هيئات الموانى والغاء الرسوم الاضافية الابقانون، وتحديد جهة واحدة ومكان واحد لانهاء الافراج الجمركى على البضائع، تضم جميع العينات على الواردات والصادرات والتى تستخدمها كافة الأجهزة الرقابية داخل الميناء حيث تصل نسبة ما تحصل عليه هذه الجهات الرقابية لفحصها الى ١٠٪ من حجم الرسائل، والعديد من انواع هذه العينات مرتفع الثمن ويصل سعر الكيلو منها لمائة جنيه وكل جهة رقابية تريد الحصول على ٢٠ كيلو وأكثر لفحصها.

وطالبت ورشة العمل أيضا بضرورة استخدام نظام التبادل الالكتروني لتبادل «المنفستو» بين التوكيلات الملاحية والجهات الرقابية المتعددة حيث يتم تبادل «المنفستو» مع ٢٢ جهة رقابية، بل وضرورة الزام كافة التوكيلات الملاحية باستخدام هذا النظام.

على مدى يومين ومن خلال ثماني جلسات استعرضت ورشة العمل ـ التى نظمتها غرفة ملاحة الاسكندرية عن النقل البحرى حتى القرن الحادي والعشرين لخدمة الاقتصاد القومى ـ المشاكل العديدة التى تزخر بها الموانى المصرية ، وأهمها تعدد الجهات الاشرافية والرقابية داخل الموانى وانخفاض كفاءة الموانى ، وارتفاع تكلفة نولون السفن واهدار فترات طويلة من الوقت عند التعامل مع الشحنات الواردة والمصدرة، وسوء المرافق والبنية الاساسية بها، بالاضافة الى ارتفاع تكاليف التخزين ومعدلات الهالك للبضائع بسبب تعدد الجهات المتعاملة معها، وارتفاع عدد وتكلفة الرسوم المطلوبة بل وارتفاع حجم وعدد العينات التى تطلبها الجهات المختلفة لتحليلها

وقد حدد خبراء النقل البحرى فى ورشة العمل المطالب الضرورية لارتفاع كفاءة اداء قطاع النقل البحرى ومنها

الموضوع الرئيسي : الخصخصة
الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات
المصـــــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
رقم العـــــــدد : ١٦٢٢
تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

تحديد اختصاصات هيئات الموانى والغاء الرسوم الاضافية الا بقانون، وتحديد جهة واحدة ومكان واحد لانهاء الافراج الجمركى على البضائع ، تضم جميع العينات على الواردات والصادرات والتى تستخدمها كافة الأجهزة الرقابية داخل الميناء حيث تصل نسبة ما تحصل عليه هذه الجهات الرقابية لفحصها الى ١٠٪ من حجم الرسائل، والعديد من انواع هذه العينات مرتفع الثمن ويصل سعر الكيلو منها لمائة جنيه وكل جهة رقابية تريد الحصول على ٢٠ كيلو وأكثر لفحصها.

وطالبت ورشة العمل أيضا بضرورة استخدام نظام التبادل الالكترونى لتبادل «المنفستو» بين التوكيلات الملاحية والجهات الرقابية المتعددة حيث يتم تبادل «المنفستو» مع ٢٢ جهة رقابية، بل وضرورة الزام كافة التوكيلات الملاحية باستخدام هذا النظام.

وقال اللواء **محمد عبدالسلام المحجوب** محافظ الاسكندرية نثق فى ان أصحاب الخبرة فى النقل البحرى قادرون على الوصول لتوصيات لحل جميع المشاكل التى تواجه هذا القطاع الحيوى بعيدا عن النظرة الذاتية او الشخصية، بل إلى التوصيات والحلول التى تؤدى الى تعاظم عملهم وعائداتهم، وعائدات الدولة أيضا، وهى فى النهاية جزء من الدخل القومى المصرى.

وعقب محافظ الاسكندرية على ما اثاره اللواء **حاتم القاضى** فى كلمته الافتتاحية عن الوصول إلى ميناء الاسكندرية والخروج منه فقال: فى الاسكندرية لنا خطة تم تنفيذ جزء كبير منها لفتح محاور جديدة لتسهيل حركة الدخول والخروج من وإلى الميناء يعلمها جيدا أهل الاسكندرية، وقد تم تنفيذ عدد من المحاور الجديدة ونضيف عليها هذا العام كوبرى القبارى المتوقف من خمس سنوات والذى يبدأ من باب ٢٧ وسينتهى العمل فيه قبل ٦/١ القادم. كما انتهى العمل فى العام الماضى فى وصلة الكوبرى الذى يعبر الطريق الصحراوى حيث يتم حاليا ردم الطريق من الطريق الصحراوى ليصل الى الطريق الزراعى بطول ١٢ كيلو مترا، وقد تم بالفعل ردم ٩ كيلو مترات منه وسوف يتم فتحه للحركة بالطبقة الأولى من الأسفلت اعتباراً من ٧/١ القادم، وبذلك سوف ينقل الباب ٢٧ الحركة من الطريق الصحراوى الى الطريق الزراعي الي خارج الميناء .

وهناك محاور اخري تقوم بالعمل فيها وزارة النقل لخدمة ميناء الدخيلة ، وقد تم الانتهاء من نصف الطريق بطول ١٢ كيلو مترا والنصف الآخر سينتهى العمل فيه قبل ٦/١ القادم حسب تعليمات وزير النقل.

واوضح اللواء **محمد عبدالسلام المحجوب** انه تم انتهاء العمل فى ميدان المنشية، وقبل ٦/١ القادم سيتم انتهاء العمل فى شارع النصر بما فيه من ميادين وبذلك تكتمل المنظومة لتسهيل الحركة من ميناء الاسكندرية الى داخل المدينة.

واضاف الدكتور **مختار خطاب** وزير قطاع الأعمال العام ان موضوع ورشة العمل هام للغاية فى وقت يموج بالتحولات الكثيرة لعل اهمها ثورة الاتصالات العارمة التى اجتاحت وتجتاح العالم ، وسقوط الاتحاد السوفيتى ومنظومة الدول الاشتراكية فى العقد الماضى ، وتحول كثير من دول العالم الثالث إلي التحرر الاقتصادى فى اطار برامج اقتصادية عديدة وموجات متلاحقة لتحرير المؤسسات المملوكة للدولة الى القطاع الخاص وهو ما عرف بتيار الخصخصة، وسوف تسود هذه التحولات كلها فى بداية هذه الألفية وبداية العقد الجديد، وسوف تفتح هذه التحولات الواسعة والعميقة افاقا ضخمة فى اتجاه المنافسة العالمية، وهو اتجاه بدأ بالفعل ويتعمق، ليس منافسة بين المؤسسات المنتجة فقط، لكنها منافسة بين المؤسسات المنتجة وبين الدول وبين التكتلات الاقتصادية التى تتأسس والتى تقوم على حرية التجارة واساسها انشاء مناطق التجارة الحرة.

وأشار إلى أن احتدام المنافسة واستمرار ثورة التكنولوجيا الفائضة فى ميدان الاتصالات وغيرها من الميادين سوف يجعل الموانى وهى بوابات التجارة وبوابات الدول فى منافسة شديدة، أى أن حرية التجارة والمنافسة الشديدة سوف تمر من هذه البوابات مما يلقى علينا مسئوليات ضخمة فى أن نجعل بواباتنا أكثر فاعلية فى زيادة التجارة العابرة بين الدول المختلفة وبين التكتلات لتمر من موانينا بدلاً من أن تمر من موانى الآخرين، وفى نفس الوقت تجارتنا واستيراداً وتصديراً لابد ان تسمح لها هذه البوابات ان تخرج هذه التجارة خصوصا الصادرات بشكل ميسر ومتنافس مع الموانى الأخرى مما يجعل صادراتنا تزيد وتنمو.

ولذلك فالقضية ذات شقين: فهذه البوابات من خلال كفاءة إدارتها وكفاءة الشركات العاملة فيها سوف تزيد من صادراتنا من السلع وبالتالي تسهل على اقتصادياتنا ان تكون اقتصاديات مصورة، وفى نفس الوقت فهذه البوابات والانشطة التى يتم فيها مثل انشطة التغليف والتصنيع فى الموانى التى تسمح ظروفها بذلك تمثل مناطق جذب وتشغيل للأنشطة الاقتصادية وزيادة الناتج المحلى الاجمالى من الخدمات، كما أن هذه الموانى بما بها من انشطة تعتبر مصدراً للعملة الأجنبية يحقق توازن ميزان المدفوعات ويغطى العجز فى الميزان التجارى.

علينا فى هذه «الورشة» أن نتسابق مع العالم وندرس ما يجرى حولنا وندخل التعديلات ونفكر فى الاطار القانونى الذى سيسمح لنا بان نكون اكثر كفاءة من غيرنا.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقال الدكتور **مختار خطاب** : أمامنا مجموعة من التحديات أهمها ، وأدعو ان يكون ذلك محور البحث فى هذه الورشة :

● كيفية تطوير البنية الأساسية فى الموانى المصرية حتى تستوعب حركة التجارة العابرة وحتى تصبح موانينا موانى محورية متنافسة مع موانى شرق البحر المتوسط وفى المنطقة بأثرها

● ضرورة تطوير الشركات التى تعمل على هذه البنية الأساسية خاصة بعد صدور القوانين الأخيرة لتحرير أنشطة الخدمات البحرية بعد ان كانت هذه الأنشطة حكراً على النشاط الحكومى.. أصبحنا الآن فى خضم تحرير الشركات العاملة فى مختلف أنشطة الخدمات البحرية، وأصبحت لدينا شركات عامة فى سبيلها للخصخصة والتحرير، ولدينا أيضا شركات خاصة يلزم أن نتيح لها فرصة التنافس والكفاءة والعمل بقوة وفى ظروف أفضل.

وبالنسبة للشركات العامة أوضح وزير قطاع الأعمال العام أن السياسة العامة للدولة فى تحرير وخصخصة شركات أنشطة الخدمات البحرية العامة والتى تمت مناقشتها مع العديد من الخبراء، والشركات الخاصة وقد وصلنا الى أن أفضل اسلوب لخصخصة هذه الشركات هو منح حقوق الامتياز لشركات خاصة ولمستثمرين من القطاع الخاص لتطوير هذه الشركات وإدارتها واستغلال انشطتها خلال مدد طويلة قابلة للتجديد، أى ان الدولة لن تتخلى عن الملكية ولكن ستتخلى عن حقوق الاستغلال وحقوق التشغيل فى شكل عقود امتياز طويلة، وهذا الأسلوب معروف وتم تطبيقه فى بلاد عديدة، وهذا الأسلوب هو الأنسب لنا حيث انه يتيح الحرية الكاملة لإدارة هذه الأنشطة من قبل القطاع الخاص.

وهذا الأسلوب يقتضى تنظيم العلاقة بين هيئات الموانى وهذه الشركات قبل ان نمنح حقوق الامتياز وحقوق التشغيل والاستغلال لأنه حين نتخلى عن هذه الحقوق للقطاع الخاص لابد ان يكون لدينا نحن كشركات حاليا قبل ان ننقلها لابد ان تكون لدينا حقوق وعقود واضحة مع هيئات الموانىء فى استغلال الساحات والمخازن والأرصفة وعقود تتضمن شروطا واضحة ننقلها للآخرين بشكل واضح، اى ان الاطار القانونى لابد ان نهتم به حتى نستطيع ان ننقل هذه الشركات لإدارة القطاع الخاص بسرعة حيث يجب الا نتأخر فى ذلك، وورشة العمل هذه مناسبة هامة لمناقشة هذه المشكلات والتصورات والقضايا لنخرج منها للتنفيذ مباشرة لان اشياء كثيرة تمت دراستها وهناك تصورات واضحة يمكن ان تناقش فى ورشة العمل بحيث تنتهى إلى برنامج عمل تنفيذى محدد يجرى تنفيذه فوراً حتى لا نتخلف عن ركب التحرير والتقدم والمنافسة.

لابد ان نحول الموانى المصرية الى مناطق جذب للأنشطة المتعددة وان نفكر فى كيفية زيادة وتفعيل انشاء الموانىء الجافة وتشجيع عمليات التحوية فى نقل منتجاتنا وسلعنا للعالمين الخارجى والداخلى، بجانب ضرورة العمل على تنمية هذه الأنشطة وخلق انشطة لتصنيع ونقل الحاويات، وتطوير شبكات النقل البرى والسكك الحديدية لاستيعاب هذه الحركة وتنميتها كجزء من تنمية الاقتصاد المصرى لأنه بدون هذه الأنشطة وبدون تنميتها سوف يواجه النمو الاقتصادى والاجتماعى اختناقات.

الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

ودعا الدكتور **مختار خطاب** خبراء النقل البحرى لضرورة دراسة ما يجرى فى العالم وان يتحلوا بالجراة والقوة خاصة ان خبرتهم متميزة كما انهم ثروة مصر فى هذا المجال، وطالبهم بضرورة ان نسبق العالم ومنطقة الشرق الأوسط ليكون لنا مكان متميز فى النقل البحرى بانشطته المتعددة باعتباره من اهم الميادين الحاكمة فى النمو الاقتصادى.

واشار الدكتور **يوسف بطرس غالى** وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية فى كلمته التى القاها الدكتور **محمود محيى الدين** مستشار وزير الاقتصاد إلى أن نشاط النقل البحرى من أهم الأنشطة حيث يسهم بنصيب متميز وواضح وبشكل مباشر وغير مباشر فى الناتج المحلى الاجمالى فضلا عن مساهمته المتميزة فى حصيلة العملات الأجنبية حيث تشير بيانات ميزان المدفوعات فى السنوات الماضية الى ان حصيلة الصادرات من الخدمات التى ينتمى اليها قطاع النقل البحرى تتجاوز ٧٠٪ من حصيلة صادرات مصر من العملات الأجنبية.

واوضح ان قطاع الخدمات فى مصر من القطاعات الواعدة التى تؤكد الدراسات المختلفة القدرات التنافسية الكامنة فيه وفى جميع مجالاته، واذا كانت ظروف سابقة لم تسمح باستغلال هذه القدرات على النحو الأمثل فقد حان الوقت الآن للكشف عنها واستغلالها فى افضل صورة، ويعتبر قطاع النقل عصب الحياة الاقتصادية فى اى مجتمع من المجتمعات فبناء محطة للسكك الحديدية أو اقامة مطار او ميناء هو بؤرة جاذبة للعمران والتقدم، كما ان نقل السلع والخدمات هو حياة النشاط الاقتصادى، وتزداد اهميته بالتركيز على علاقته بالصادرات، ولذلك فتوجه الحكومة اليوم نحو تنشيط الصادرات واعتبارها مسألة حياة أو موت لا يمكن ان نعتبره توجها فاعلا دون دعم واضح وارتقاء فعلى بقطاع النقل، ولا يتم الا بمنظومة متكاملة ذات قدرات تنافسية فى نقل السلع والخدمات، حيث اصبح المكون المادى للسلعة يتناقص يوما بعد يوم كنسبة من التكاليف الاجمالية للسلع واصبحت عناصر التكلفة الأخرى مثل النقل والتخزين والتعبئة والتغليف ذات نسبة متزايدة لتصل فى بعض الحالات الى ما يتراوح بين ٤٠٪ و٦٠٪ من هذه التكلفة.

وقد اوضحت الدراسات التى قامت بها الاجهزة المختلفة ومنذ تطبيق برنامج الاصلاح الاقتصادى الاهمية القصوى التى تحتلها تكلفة النقل فى كافة مراحله على النشاط التصديرى وبالتاكيد فان نشاط النقل البحرى على قمة هذه الإنشطة.

وليس غريبا ان يكون نشاط النقل البحرى محل هذا الاهتمام المتزايد فى مصر فلهذا النشاط تاريخ حافل ومشرف بالانجازات اذ يحاول هذا القطاع وبصفة دائمة الاستفادة من الموقع المتميز بين قارات العالم وفى قلب مرات نشاطها الرئيسى.

واضاف الدكتور **محمود محيى الدين** : لقد بدا تطوير هذا النشاط منذ اعلن الرئيس مبارك فى منتصف الثمانينات فى المؤتمر القومى الأول للتصدير عن ضرورة الاهتمام بمشكلات النقل البحرى وتطويرها بما يتوافق مع الاهمية التى يحتلها النشاط التصديرى فى مصر.

وقد اتضح للدارسين فى قطاع النقل البحرى ان التكنولوجيا الخاصة بالتجارة البحرية تشهد تغييرا ملموسا وسريعا فى العالم ورجال الأعمال - مستوردين ومصدرين - يسعون الى التكلفة الاقل للحصول على الخدمة التى تقدمها التجارة الخارجية عن طريق النقل البحرى وخاصة فى العناصر المتعلقة بعامل الوقت ورسوم النقل والتداول، ولعل من ابرز العوامل المؤثرة على النقل البحرى عامل الزمن فى التعامل مع السفن والحاويات وهو ما يعطى الموانى سمعتها مع خطوط النقل المختلفة.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وتوضح الاتجاهات الحديثة فى مجال النقل البحرى ان هناك اتجاها متسارعا فى التحول من الشحنات العامة الى شحنات الحاويات والاتجاه السائد حاليا هو بناء سفن حاويات تتميز بضخامة الحجم فيما يسمى بسفن الأم لخدمة التجارة المتزايدة للشحنات العابرة.

وقد ارتبط بذلك ايضا تطور فى الموانيء البحرية ليتزايد نصيب موانى الحاويات المحورية لتتعامل مع هذا التطور فى حركة النقل البحرى وحركة التجارة العابرة، وقد فطنت مصر الى هذا التطور فشرعت فى ارساء قواعد لمشروع عملاق هو مشروع ميناء شرق بورسعيد المحورى ولا يدفعنا الاهتمام بهذا المشروع الى اهمال موانى ذات سمعة عالية مثل ميناء الاسكندرية فكلها تعمل فى اطار منظومة مكملة لبعضها البعض.

ويتصف النمط المتطور فى النقل البحرى بطول المسافات بين الموانى المحورية مع وجود خطوط نقل مغذية بين هذه الموانيء والموانى الاقل اهمية، ويشهد هذا القطاع تقدما سريعا فى تكنولوجيا النقل باستخدام المبردات، خاصة الحاويات المبردة فى نقل السلع الزراعية والمحاصيل البستانية، ويعتبر هذا القطاع احد قطاعين تم تسميتهما فى وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية بجانب قطاع المنسوجات والملابس الجاهزة بانهما قطاعان

حاضران فورا لاحداث نقلة فى نشاط التصدير، وهذا لا يعنى ان القطاعات الاخرى ليس لنا امل فيها ولكنها تحتاج الي جهد اكبر، ولكن قطاع السلع الزراعية والمحاصيل البستانية والملابس الجاهزة والمنسوجات ، الميزة النسبية فيها حاضرة ويمكن استغلالها فورا، ويتطلب هذا السرعة فى تطوير وسائل النقل وما يرتبط بها من انشطة.

واشار الدكتور **محمود محيى الدين** الى ان هناك اتجاها متزايدا الي اسلوب نقل البضائع من الباب للباب من خلال جهة مسئولة عن تقديم هذه الخدمة، الامر الذى ينعكس فى تحسين درجة الاعتماد فى التسليم والتسلم بالجداول الزمنية المقررة وتسوية المتطلبات التامينية.

ومن المتوقع ان تزدهر قناة السويس حتي مع ضخامة احجام السفن بفضل الجهود المبذولة فى تطويرها واضعين دائما فى الاعتبار ان نجاح الموانى المصرية يعتمد بدرجة اكبر على احوال السوق فيها ودرجة التنافسية التى تتمتع بها هيئات الموانى المصرية والجهات التى تقدم خدماتها.

ولم تتاخر وزارات النقل البحرى فى الاستجابة لهذه التطورات فعملت منذ بداية الاصلاح الاقتصادى على خطط خمسية تضمنت وضع السياسات الاصلاحية لتطوير خدمات النقل البحرى فى مجالات مختلفة على راسها تطوير الاطار التشريعى المنظم، كما شهدت فى الاونة الاخيرة تحديثا فى تصميم الاطار القانونى لتسهيل دخول هيئات الموانى فى عقود ادارة مع القطاع الخاص الذى يقوم بمسئوليات الادارة والتخطيط للوصول الى تشكيل كفء ومربح لعمليات الموانى دون اخلال بالقواعد التى تحكم تنظيم هذا القطاع الحيوى المؤثر فى النشاط الاقتصادى.

وهذه الجهود المبذولة فى التطوير والارتقاء بهذا القطاع الحيوى تاتى متوافقة مع التزايد المستمر فى التجارة الدولية للخدمات ومع ما افردته جولة اورجواى من اتفاق خاص بها تحت عنوان «الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات» (جاتس) وقد اعطت الاتفاقية الدول الاعضاء الحق فى اختيار القطاعات التى ترغب في ادراجها فى القطاعات المحررة وقد تقدمت مصر باربعة قطاعات من بينها قطاع النقل بما فيه قطاع النقل البحرى، وقد التزمت مصر بالسماح بانشاء شركات مشتركة لنقل البضائع والركاب بشرط الا يقل راس المال المصرى فيها عن ٥١٪ من اجمالى راس مال الشركة، والا يقل حجم العمالة المصرية فيها عن ٩٥٪، وايضاً السماح بانشاء شركات مشتركة لمشروعات تطوير الموانى بشرط الايزيد راس المال الاجنبى فيها علي ٧٥٪ من الاجمالى.

ويجرى العمل بشكل عام في اصلاح قطاع الخدمات بما فيها قطاع النقل حتي يمكن الاستفادة من الظروف العالمية فى تحرير الخدمات وحتي يمكن ان نواجه المنافسة المتوقعة من الخدمات الاجنبية فى هذا المجال.

واكد ان الدراسات المتخصصة تشهد تطورا ملحوظا فى هذا القطاع الهام، وكما تاتى فى ذات الوقت بامور محددة منها زيادة طاقة الموانى من خلال تيسيرات الموانى الجافة، ومن خلال اعداد دراسات جدوى دقيقة وشاملة للاستثمارات المطلوبة لتوسيع الموانى وتحديثها.

كما توصى الدراسات بتخفيض زمن التأخر فى التعامل مع الشحنات الواردة والمصدرة لانه لن يكون هناك تصدير دون استيراد، وذلك من خلال اجراء اصلاح جمركي واتباع تكنولوجيا جديدة تعتمد على قاعدة بيانات دقيقة يتم تبادلها الكترونيا ، وتحسين ادارة الحاويات الفارغة وتدعيم كفاءة عمليات الشحنات العابرة، كما تدعو الى تطوير المرافق وخدمات البنية الاساسية التى تتشابك انشطتها مع الدور الذى يقوم به قطاع النقل البحرى، بالاضافة إلى ضرورة تدعيم قدرات الانسان العامل فى هذا القطاع حتى تؤتى هذه الجدوى نفعاً.

واشار إلى اسهام القوات المسلحة وكوادرها المختلفة في مد هذا القطاع الحيوى بالكوادر المطلوبة والقدرات الفنية المختلفة والتكنولوجيا المتطورة فيما يعرف في الاقتصاد بالوفورات الخارجية.

واكد انتهاء عهد الجزر المنعزلة، وانه بدون الشفافية والتنسيق واحترام التخصص والسعى الدوب لدعم

الكفاءة تسقط اسس العدالة الاقتصادية وتهدر موارد هائلة وتضيع على الامة فرص هى اولى بها واجدر.

ان هذه المرحلة العامة من تطورنا الاقتصادى نعمل فيها بسياسة اقتصادية متزنة نسعى من خلالها الى تحقيق الاستفادة القصوى من عبقرية المكان ايمانا منا بانه لايقتصر عن مطاولتها جهد الانسان المصرى .

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

سلبيات النقل البحرى

واكد الدكتور **ابراهيم الدميرى** وزير النقل والمواصلات ان صناعة النقل البحرى تعتبر عنصرا اساسيا فى تنمية الاقتصاد القومى والتجارة الخارجية، وقد قامت الوزارة بالاهتمام بتطوير الموانى وانشاء موانى جديدة على اعلى مستوى من التكنولوجيا والادارة مستعينة فى ذلك بالخبرات الاجنبية العالمية.

لتكون الموانى المصرية موانى جاذبة للخطوط الملاحية العالمية وتشجيعاً لمشاركة القطاع الخاص فى الاستثمار فى هذه المشروعات القومية، وقد تم طرح انشاء محطات التداول وإدارتها فى مناقصات عالمية بنظام الـ B. O. T، بمشاركة القطاع الخاص المصرى مع الخبرات العالمية والاجنبية فى انشاء هذه المحطات علاوة على صدور القوانين والقرارات الوزارية اللازمة لمشاركة القطاع الخاص فى تادية جميع انواع الخدمات البحرية داخل الموانى ، وقد افادت هذه المشاركة كثيرا من الاعمال واشار وزير النقل الي وجود بعض المشاكل يقوم قطاع النقل البحرى الان بدراستها وايجاد اسلوب عملى لمواجهتها، وتعديل القرارات المنظمة لهذه الموضوعات بما يتمشى مع التجربة التى تمت من تاريخ صدور هذا القرار . واكد ان الموضوعات التى تناقشها ندوة النقل البحرى اليوم سواء من حيث دور الجمارك والجمارك الرقابية فى تحسين اداء الموانى المصرية او عن تطوير القوانين التى تؤثر على نشاط النقل البحرى لتلائم اليات السوق او عن تاثير إدارة الموانى على اقتصاديات النقل البحرى او موضوع تطوير الموانى المصرية لتواكب الموانى العالمية .. موضوعات هامة تثرى مناقشة صناعة النقل البحرى المصرى.

وتناول الدكتور **ابراهيم الدميرى** السلبيات التى تواجه قطاع النقل البحرى ومنها:

- ان نولون السفن من والى الموانى المصرية قد تكون اعلى احيانا من الموانى المحيطة بها والتى تنقل منها واليها البضائع لمسافات مماثلة.
- تكلفة تداول البضائع بمعظم الموانئ المحيطة او العالمية .
- بالامكان زيادة معدلات الشحن والتفريغ بالموانى المصرية بنسب متفاوتة عن المعدلات الموجودة حالياً.
- فترة الافراج عن البضائع المصرية مدة غير قصيرة مما يسبب تأخير كثير من البضائع بها من ٥٥ إلى ٢٠ يوماً وهذا يسبب زيادة فى تكاليف التخزين ومعدل الهالك للبضاعة وذلك لتعدد الجهات التى تقوم بعمليات الافراج مثل الجمارك ، والحجر الصحى، والحجر البيطرى ، والحجر الزراعى، والرقابة على المصنفات، ووزارة الاتصالات والشرطة والجوازات وامن الدولة، كما تستغرق نسبة تحوية البضائع من الموانى المصرية إلى ٢٠٪ بينما هذه النسبة فى الموانئ المحيطة إتصل الى اكثر من ٨٠٪ مما يسبب خسائر كبيرة للاقتصاد القومى .

وطالب بضرورة مواجهة هذه السلبيات باسلوب علمى لان المصانع تتكلف اعباء مالية كبيرة للمحافظة على رصيد كبير من المواد الاولية وقطع الغيار التى تستورد من الخارج، كما تتحمل الصادرات زيادة فى تكاليف المخزون يصل طبقاً لتقديرات البنك الدولى إلى ٣٠٠ مليون دولار.

واشار إلى ضرورة خروج توصيات عن هذه الندوة تعين متخذى القرار على اصدار القرارات اللازمة ووضع الامور فى نصابها.

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

روشتة لعلاج أمراض ميناء الإسكندرية

وتناول اللواء **حاتم القاضى** رئيس غرفة ملاحة الاسكندرية المشاكل العديدة التى تعانى منها الموانى المصرية .

واشار الي ان هذه المتغيرات القت بمسئوليات جديدة على عاتق غرف الملاحة المصرية تجاه صناعة النقل البحرى بوصفها المؤسسة التى تمثله وترعى مصالحه وتعمل على إعداده لمواجهة التحديات العالمية؛

وعرض رؤية غرفة ملاحة الاسكندرية للنهوض بصناعة النقل البحرى فى مجال القوانين والقرارات الوزارية المتعلقة بالصناعة ـ توحيد المسئوليات بهيئات الموانى ـ تطوير العمل بالموانى القديمة ـ مجال السياحة البحرية ـ ميناء الإسكندرية الذي يعانى من عدة مشاكل ـ التلوث والبيئة ـ العشوائيات ـ السكك الحديدية النقل النهرى

مقترحات لتطوير الموانى

واشار الدكتور **إسماعيل مبارك** مستشار البنك الدولى الى ان الموانى المصرية تحقق فائضا فى موازنتها حوالى ١٩٠ مليون دولار والشركات العاملة بهذه الموانى تحقق ما بين ٢٠٠ و ٣٠٠ مليون دولار والرقم غير معلوم بالضبط ولكن تكلفة العوامل التى تحدث عنها الدكتور الدميرى وزير النقل تكلف الاقتصاد المصرى ما بين مليار و مليار و ٢٠٠ مليون دولار سنويا أى أن هناك فارقا بين ما تكسبه الموانى والشركات العاملة وما يتحمله الاقتصاد المصرى وهو كبير جدا ، وهذا حسب تقدير البنك الدولى.

واوضح ان اسباب ارتفاع النولون راجع الى طول فترات الانتظار التى تتعامل مع الموانى المصرية ـ تعقيب الشحن ـ صعوبة عمليات السماح للسفن بالدخول الى الميناء ـ عدم الالتزام بالمواعيد ، حتى أنه يصعب على السفن وشاحنى البضائع ومستقبليها اعداد الجداول لاستقبال البضاعة.

كذلك السفن تتعامل مع جهات عديدة فى مصر من حجر صحى ـ زراعى ـ هيئة الموانى ـ أمن الموانى ـ طاقة ذرية وغيرها ، وهذه الهيئات لا تنسق فيما بينها لاصدار التصريح اللازم لدخول السفينة الميناء وقد تستغرق الاجراءات عدة ايام اضافة الي ان السفينة نفسها قد تكون مستوفية لاوراقها نتيجة قصور في التوكيلات واصحاب السفن نفسها ، لكن من الصعب حصر كل هذه العوامل ومطلوب دراسة مستفيضة عنها لان ارتفاع النولون بالموانى المصرية يكلف الاقتصاد المصري مبالغ طائلة سنويا .

ايضا ارتفاع تكلفة مرور السفن بالموانى المصرية مقارنة بالمجاورة لها والعالمية مشيرا الي ان البنك الدولى قدر تكاليف مرور حاوية بميناء الاسكندرية بـ ٦٥٠ دولارا ، منها ما تتقاضاه هيئة الميناء ، واخر للهيئات الاخري ، وهناك تكاليف غير رسمية لاحدود لها ، وهذا غير موجود عالميا ، وفي مصر مرجعه لتضارب الجهات مما يقلل من عدم المساءلة مع اننا نقول ان التعريفات والرسوم التي يتم تحصيلها في الموانى المصرية اصبحت بعد تخفيضها في مستوي مثيلاتها بالموانى العالمية الا ان تضارب الجهات والتكلفة غير الرسمية وتكلفة الانتظار والتخزين ومعدلات الشحن والتفريغ التي قد تزيد ، كل هذا رفعها عن مثيلاتها عالميا وهذا يصعب عليها المنافسة

واضاف ان من المشكلات التي تواجه مصر عمليات التحوية حيث ان كثيرا من المصدرين والمستوردين المصريين يفضلون نقل بضائعهم القابلة للتحوية كبضائع غير محواة وهو اسلوب خاطئ في نقل البضائع ، ولايتماشي مع التطور العالمي ويكلف الاقتصاد المصري حوالي ٦٠٠ مليون دولار خسائر في النقل سنويا لان نسبة البضاعة المحواة لدينا ٢٠ ٪ والمطلوب ان تكون ٨٠ ٪ واسباب ذلك تحتاج الي دراسة لاعداد الاسلوب الامثل والمتطور ولابد من اعادة النظر في كثرة القرارات والقوانين الخاصة بالموانى ، مع ربط الموانى المصرية بالاجهزة المعنية داخلها وخارجها من خلال الاجهزة المتطورة والمستحدثة من كمبيوتر وحاسب الي مع اهمية تخفيض قيمة الاشتراك في هذه النظم لتشجيع الاشتراك فيها .

واقترح الدكتور **اسماعيل مبارك** عدة توصيات طالب بتنفيذها خلال شهرين علي الاكثر ، وهي :

ـ ان تمتد السلطة الممنوحة لرؤساء هيئات الموانى لتشمل جميع العاملين باجهزة الدولة التي تباشر اختصاصا داخل الميناء فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات مجلس ادارة الهيئة او قراراته التي يفوضه فيها المجلس

ـ يحظر تقاضي اي رسوم اومقابل خدمات تحت اي مسمي فيما عدا الرسوم الجمركية وذلك من اي جهة لها علاقة بالعمل في الميناء الا بقانون ، او بموافقة مجلس ادارة الهيئة واعتمادها من وزير النقل .

ـ استمرار العمل بالموانى ٢٤ ساعة يوميا دون تحصيل اى مقابل يزيد عن التعريفة التى يقررها مجلس ادارة الميناء والمعتمدة من وزير النقل من المتعاملين مع الميناء وينطبق ذلك على جميع الجهات التى لها ممثلون بالميناء وترتبط حركة تداول البضائع بهم على ان يتم الاعلان عن تسعيرة هذه الخدمات.

كما اقترح د. **مبارك** توصيات ان تنفذ علي المدي المتوسط من ٣ ـ ٩ شهور تتمثل في:

١ ـ تقوم هيئات الموانى بدور المالك ويجب اعادة هيكلة هذه الهيئات من هذا المنطلق.

٢ ـ تحديد علاقة الحكومة بهيئات الموانى علي أساس ان كل ميناء تديره هيئة مستقلة يكون بمثابة كيان له اكتفاء ذاتي.

٣ ـ مراجعة وترشيد نظم التعريفة ، بحيث تكون لكل هيئة ميناء الحرية في فرض الرسوم والتعريفات التي تكفل الاكتفاء الذاتي للميناء وبحيث لا يؤثر ذلك سلبا علي اجتذاب عملاء للميناء أو علي ربحية شركات خدمات الموانى.

٤ ـ إعادة الهيكلة المالية لتطبيق نظم المحاسبة التجارية.

٥ ـ حل مشاكل العاملين التي تؤثر علي الانتاجية بالموانى.

٦ ـ وضع نظام مرن للحوافز مرتبط بترشيد الانفاق وزيادة الانتاج والدخل.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مناقشات وتعقيبات

الربان وسام عباس حافظ بهيئة قناة السويس : يتعامل المركب الذي يدخل الميناء مع جهات رقابية عديدة لدرجة ان القبطان لا يعرف ما هو المطلوب منه علي وجه الدقة.

كما يقدم التوكيل إليه عددا كبيرا من الاوراق للتوقيع عليها للمرور في قناة السويس، ولذلك اقترح وجود غرفة عمليات تحت إدارة وسيطرة رئيس هيئة الميناء أو رئاسة هيئة قناة السويس تقوم بتسيير كافة الاجراءات وانهائها حتي لا تكون هناك فرصة لوجود تصورات شخصية تكون سببا في تعطيل المركب او الاجراءات، وسوف يؤدي وجود هذه الغرفة الي سرعة انهاء الاجراءات وتخفيض التكاليف المطلوبة.

د. اسماعيل مبارك: هذا الاقتراح جيد ويمكن دراسته لان ميناء بورسعيد به تداخل لجهات عديدة، يتطلب ضرورة تحديد وتوضيح الاختصاصات بين هيئة قناة السويس وهيئة الميناء، حيث تتوزع اختصاصات هيئة ميناء بورسعيد فجزء منها تابع لهيئة قناة السويس وجزء اخر تابع للميناء، ولذلك فهذا الاقتراح جيد يمكن ان ينفذه رئيس هيئة الميناء عندما يعرف ما هى حدود مسئولياته.

مدير حسابات شركة السلام للنقل البحرى: اذا كان كل ميناء له حرية فى تحديد التعريفة الخاصة بها، فسوف يؤدى ذلك الي ارتفاع التعريفة فى حالة عدم وجود منافسة ولذلك فلابد من وجود ضوابط على ذلك.

د. اسماعيل مبارك: المنافسة لابد من وجودها، واذا رفع ميناء التعريفة اكثر من حد معين فسوف تتركه المراكب وتذهب الى الموانىء المجاورة له، ولابد أن نشجع ذلك، وفى نهاية العام ستتم محاسبة رئيس هيئة الميناء عن اداء الميناء ككل وعائداته، ولهذا فالمنافسة ضرورية.

محمد خليفة بالشركة الدولية للملاحة والشحن: مطلوب تعديل قانون انشاء هيئة ميناء بورسعيد بنقل عمليات الارشاد لدخول وخروج السفن بمعرفة مرشدين وقاطرات من هيئة الميناء لسرعة التنفيذ وتفاديا لتحكم هيئة قناة السويس فى هذه العملية الحيوية التى تخضعها هيئة قناة السويس بمواعيد القوافل، فى حين ان التجربة منذ صدور قانون هيئة الميناء وحتى تاريخه ان الهيئة تستخدم التفريعة الشرقية فى دخول وخروج حوالى ٩٥٪ من السفن.

د. اسماعيل مبارك: الآن وفى الماضى ايضا قناة السويس لها الأولوية الاولى حيث تساهم فى زيادة الدخل القومى، كما ان تنظيم الملاحة فى ميناء بورسعيد مسئولية كبيرة يصعب تقسيمها ولذلك فهيئة قناة السويس هى المسئولة عنها، واعتقد ان هذا شىء مقبول بالنسبة الى تحقيق امن الملاحة بها، وقد يحدث احيانا تغيير مواعيد مرور القوافل واحيانا تدخل المراكب من شرق التفريعة واحيانا اخرى من غرب التفريعة، ولهذا فالتحكم فى المراكب امر هام جدا لان حدوث اى حادثة يتسبب في توقف العمل فى قناة السويس وهذا شىء خطير.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

اللواء **صالح عبدالواحد** رئيس غرفه دمياط للملاحة : يمكن فعلا تخفيض تكلفة الشحن والتفريغ للحاويات ولكن كل شركة لها مستهدف لابد ان تحققه في ميزانيتها بصرف النظر عن تاثير ذلك على الاقتصاد القومى ولذلك تتجه الشركات لزيادة اسعارها، ايضا من اسباب ارتفاع النولون تكلفة الموانى ومنشآت القاطرة رغم تطور السفن الحديثة، ولا فرق بين الانقاذ والقاطرة حيث يتم حساب ما يتم فقده على السفينة. بجانب قيام شركات الشحن والتفريغ الخاصة بخفض تكاليف الشحن والتفريغ الرسمية، وعلى عمال الشحن تقاضى الاتعاب من عربات النقل.

د. **اسماعيل مبارك**: لابد ان يتم خفض تكلفة الموانى ولتحقيق ذلك لابد من اعادة النظر في القوانين واللوائح والقاء غير اللازم منها، ايضا المنافسة ستؤدى الى خفض تكلفة الموانى لان الشركة التى سترفع اسعارها سيتجه عملاؤها الى الشركات الاخرى التى اسعارها مناسبة.

المهندس **مروان السماك**: ما هو دور البنك الدولى فى المساهمة فى تطوير الموانى المصرية مثل تمويل وتطوير وتحديث العمل بالموانى، وتجميع وتوحيد الجهات الرقابية وانشاء المعامل المركزية وتطوير عمل الجمارك ، البنك الدولي يمكن ان يمول أى مشروع ويمكننا ان نستعين به من الغد.

د. **احمد عبدالمنصف** باكاديمية النقل البحرى : الموانى الجديدة التى سيتم انشاؤها سواء فى شرق التفريعة او شمال خليج العقبة حصلت على شكل خاص فى الادارة وتساؤلى هو: هل الموانى الحالية سيتطور شكل الادارة بها ام ستبقى كما هى؟

د. اسماعيل مبارك: بالنسبة لميناء شرق التفريعة لم يتم عمل هيئة للميناء لها حتى الآن، اما الموانى الحالية فلابد ان تتحسن ادارتها حتى تستطيع ان تنافس ميناء شرق التفريعة، والمفروض ان كل ميناء له الحق اذا تم تطويره واصبح هيئة مستقلة ان تستعين بأى خبرات تحتاجها او بمكتب ادارة يساعدها كما لن يكون الميناء محددا بقوانين

لماذا لم يطبق قرار وزير المالية ١٢٦٨ حتى الآن؟

وحول تحسين اداء الموانى المصرية من خلال دور الجمارك والجهات الرقابية كانت الورقة التى أعدها كامل النجار رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال اعمال الاسكندرية والمهندس حسام لهيطة رئيس لجنة النقل بالجمعية .

واوضحت ان الموانى المصرية بها تكدس مستمر فى البضائع وأصبحت منطقة تخزين وليست معبرا سريعا حيث تمكث الحاوية المطلوبة داخل الميناء لمدة ٢٣ يوما فى المتوسط مع انها منذ عام ونصف كان المعدل ٢٠ يوما وفى الموانى المجاورة لا يزيد المعدل عن ٢ . ٧ يوما وأن طول مدة التخزين يضر بالمنتج المحلى والمستورد والمصدر والمستهلك.

أما الإتجاه العالمى فله مجموعة نظم واساليب متعارف عليها .(best common practices) هى مفاتيح تحسين الأداء مطبقة في دول كثيرة متقدمة ونامية وفى الدول المجاورة المنافسة لمصر مثل (إسرائيل، اليونان، تركيا)

وطالب المهندس **حسام لهيطة** بضرورة اتخاذ عدة خطوات هى:

× تطوير كل من نظام العمل داخل الموانى لتسهيل عمل الجمارك والجهات الرقابية والجهات الحكومية الأخرى والإعتماد الكلى على نظام الحاسب الآلى مع التوسع فى تطبيق نظام السحب المباشر وتطوير نظام الترانزيت .

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

× إعطاء مميزات خاصة للمشروعات الاستثمارية الكبرى .

× تطوير وتوحيد نظام العمل بالجهات الرقابية .

× اتصال مباشر ومستمر بين وزارة النقل ومصلحة الجمارك والجهات الرقابية.

واوضحت الورقة كذلك نظام العمل بالجمارك مشيرة الى ان التخليص على البضائع وخروجها من الميناء يتطلب ٣٢ امضاء وفى البلاد المجاورة يحتوى الإقرار الجمركى على ٢ ـ ٤ إمضاءات على الاكثر كما انه لم يبق قرار وزير المالية ١٢٦٨/ ٩٦ باستخدام إقرار مستخرج من الحاسب الآلى به ٦ إمضاءات بدلا من ٣٢ ولتطوير نظام العمل بالجمارك فلابد من توسيع قاعدة المكاتب الخارجية الموصلة بالجمارك عن طريق الحساب الآلى حيث لا يوجد سوى ٤ شركات كبيرة تم توصيلها لأن تكلفة التوصيل ٦٥٠٠٠ جنيه وهذه غير معقولة يجب استخدام اجهزة خاصة يتم شراؤها من مصلحة الجمارك .

مناقشات وتعقيبات

وقد عقب محمد إبراهيم ابو شعيشع رئيس مصلحة الجمارك على دراسة دور الجمارك والجهات الرقابية فى تحسين اداء الموانى المصرية فقال: يوجد واجب على الجمارك عند الافراج عن بعض السلع يحتم عليها عرضها على الجهات الرقابية قبل الافراج عنها، ويوجد العديد من الجهات الرقابية قبل الافراج عنها، ويوجد العديد من الجهات الرقابية التى لا يوجد لها ممثلون فى الميناء، وان وجد لا تكون له الصلاحية فى تقرير نتيجة الفحص، وهذا يؤخر الافراج عن البضائع، ولهذا يطالب رجال الجمارك بايجاد مبنى يجمع الأجهزة الرقابية جميعا، مزود بجميع الامكانيات المعملية ومعامل الاختبار، ولهم الصلاحية فى تقرير النتائج توفيرا، ونحن بصدد انشاء مثل هذا المبنى وعلى سبيل التجربة فى ميناء الاسكندرية وقد طلبنا من هيئة ميناء الاسكندرية، وقد سبق ان قمنا باخطار كافة هذه الاجهزة الرقابية ويصل عددها الى ٥٣ جهة بموافاتنا باحتياجاتهم من المساحات حتى نستطيع مراعاتها عند تصميم المبنى، وللاسف حتى الآن لم نتلق ردودا ايجابية، وسوف نعاود الاتصال بهذه الجهات على مستوى أعلى.

وبالنسبة لتدبير مساحة الأرض فقد وعد الزملاء بهيئة ميناء الاسكندرية وهيئة النقل البحرى بتدبير المساحة المطلوبة والتمويل، كما وافقت جمعيات رجال الاعمال على تحمل نصيب من تكاليف هذا المبنى، وقد اثير هذا الموضوع منذ حوالى ثلاثة اسابيع فى اجتماع مجلس الوزراء، وطالب الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء بضرورة اتخاذ الخطوات التنفيذية لاقامة هذا المبنى، وسوف تقوم مصلحة الجمارك بالاعداد وتصميم المبنى وفقا لاحتياجات كل جهة، كما ستقوم أيضا بتدبير الاعتمادات المالية من وزارة المالية فى حالة عدم كفاية التمويل.

واشار رئيس مصلحة الجمارك الى قيام الجمارك بدراسة موضوع هام هو سداد الرسوم الجمركية مقدما على البضائع التى ينتظر ورودها من خلال المستندات المقدمة، ويبقى عند ورود البضاعة اجراء عمليات المعاينة والمطابقة اذا تطابقت مع المستندات يتم الافراج فورا، واذا كان هناك اختلاف فسيتم تغليظ العقوبات على المخالفين ويتطلب هذا النظام الدقة فى كل أمر لأنه يتعلق برسوم وحصيلة وايرادات سيادية، وسيتم الانتهاء قريبا من بحث هذا النظام

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقد حصلت الجمارك الان على اجهزة متقدمة من اجهزة الكشف بالاشعة الترددية وسيتم التطبيق فورا فى ميناء الاسكندرية، كما اصبح لدينا محطة كبيرة للكشف عما بداخل الحاويات، وقد تم تخصيص قطعة ارض داخل محطة حاويات الاسكندرية، كما وصل منذ فترة وحدتان متنقلتان للتصوير بالأشعة الترددية وسوف يسهل هذا كثيرا من مرحلة الاجراءات الجمركية على البضائع وسيحقق لنا هذا الوضع استخدام نظام السحب المباشر بعد وجود مثل هذه الأجهزة.

هناك ايضا خطة طموح لتطوير الجمارك تعتمد على ادخال التقنية الحديثة والحاسبات وشبكات الانترنت .

وفيما يتعلق بالاسعار والخلافات بين اصحاب الشأن والجمارك بسببها فسوف تعيد الجمارك النظر فى هيكل الادارة العامة لبحوث القيمة وهى المسئولة عن تحديد القيمة للاغراض الجمركية، وسيكون لدينا قريبا مجموعات متخصصة داخل هذه الادارة تتخصص فى نوعيات معينة من الواردات مثل الأغذية والكيماويات والآلات والسيارات وسيجعل هذا الشكوى تتفاوت والاختلاف بين اصحاب الشأن والجمارك فى أدنى حد له.

وبالنسبة للترانزيت اكد السيد محمد ابراهيم ابو شعيشع أن الجمارك تولى الترانزيت اهمية كبرى لان النظام الجمركي يساعد على التنمية وعلى توفير كثير من العملات الحرة، والأمر يتعلق فقط بكيفية احكام الرقابة على البضائع حين ورودها الى الميناء أو تصديرها لمنفذ التصدير.

وقد قاربت الدراسات على الانتهاء بالنسبة للتعريفة المتكاملة المميكنة وهى قاعدة معلومات كبيرة بها كافة ما يحتاجه صاحب الشأن من قواعد او رسوم او وجهات العرض المختلفة، بالجهات التى يتطلبها فحص الموضوع قبل الافراج وستكون متاحة قريبا.

كذلك بدأت الجمارك الآن فى تنفيذ دراسة امكانية سداد الرسوم الجمركية عن طريق الكارت الذكى حيث سيمكن لأصحاب الشأن الذين يحملون كارتا محملا بمبالغ نقدية من التقدم للجمارك وسداد الرسوم المطلوبة من خلال هذا الكارت، وتوجد لجنة الان تدرس هذا الموضوع بالاشتراك مع مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.

وبالنسبة للصادرات تولى الصادرات اهتماما كبيرا وبالنسبة لنظام «الدروباك» اعادة التصدير فسيكون هناك بنك وسيط يقوم بسداد المستحقات لمن قام بتصدير بضاعة مقابل تقديم المستندات المطلوبة.

عصام رفعت : بالنسبة للمبنى.. من الذى سيقوم به ومن سيتحمل التكلفة خاصة أن الـ ٥٣ جهة رقابية لن تقوم بالسداد؟ ولذلك اقترح تشكيل مجموعة عمل من غرفة ملاحة الاسكندرية ومصلحة الجمارك وهيئة ميناء الاسكندرية لاعداد تصور مباشر للمبنى ورسومات وبحث تكلفة المشروع ووسائل تمويله وهذا اجراء عملى يساعد على سرعة انهاء

الموضوع الرئيسي : الخصخصة — اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم

الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات — رقم العـــــدد : ١٦٢٢

المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

المبنى.

وبالنسبة لسداد الرسوم الجمركية مقدما.. توجد مشاكل كثيرة تواجهه ولن يحل هذا الكارت الذكى، ويوجد اقتراح منذ فترة أرجو ان تعيد الحكومة النظر فيه وهو المعاينة قبل الشحن، واتفاقية الجات تسمح بهذا، وهذا مطبق فى ٣٧ دولة، وسوف يقضى على العديد من المشاكل الموجودة فى عمليات الاستيراد والجمارك والموانى.

وبالنسبة للمجموعات المتخصصة فى السلع فهى أمر جيد ولكن الذى يساعد فى ذلك هو عملية المعاينة قبل الشحن، وأرجو الحكومة ان تسارع فى تطبيق ذلك لأنه سيضبط كافة عمليات الجمارك والخروج والسلع والكشف.

محمد رجب التركى:مدير التشغيل بالشركة الهندسية للحاويات: صدر القرار الإدارى رقم ٢٠ لسنة ٧٨ بشأن القواعد الجمركية للرقابة على الحاويات والذى بموجبه الزم الوكيل الملاحى بتشوين الحاويات الواردة فى الساحات المختصة، فضلا عن مسئولية تأمين هذه الحاويات حتى يتم تسليمها لاصحابها، وقد صدر هذا القرار منذ ٢٢ عاما فى بداية معرفة مصر لنظام الحاويات وفى ظل احتكار الدولة لخدمات النقل البحرى، والآن بعد خصخصة هذا القطاع .. ما هى الآثار السلبية لاستمرار تطبيق هذا القرار على كل من الوكيل الملاحى والميناء؟ وما هى المقترحات لتعديل هذا القرار ليتواكب مع تطور الموانى؟

المهندس مروان السماك: صدر هذا القرار فى ظل وجود هيئة الميناء وشركة المستودعات، ويوضح هذا القرار دور الوكيل الملاحى الذى يمثل السفينة أمام الميناء، واضاف مسئولية امن الحاويات وتامينها والتعامل مع الوكيل الملاحى وهذه مسئولية الشركات الخازنة.

وهذا القرار له اثار مختلفة على كافة المتعاملين فى الميناء ومنها أثره على الوكيل الملاحى وهو المسئول عن البضائع وعن الحاويات امام لجنة السفينة من حيث سلامتها وامنها ونقلها واعادتها للسفينة وهذا دور اضافى، ولذلك مطلوب ساحات للحاويات ومضاعفة العمالة والموظفين القائمين بالتعامل مع الحاويات، والساحات سلاح قومى خاصة بعد دخول القطاع الخاص كما اصبحت ورقة ضغط قوية ورابحة للشركات صاحبة الساحات.

وللقرار اثره السلبى على الميناء حيث أدى إلى وجود ساحات كبيرة فارغة وساحات اخرى مكدسة مما أدى الى عدم انتظام العمل فى الميناء ووجود اختناقات كثيرة على الموازين والساحات ومعدل التداول.

اما عن اثر القرار على مستلم البضائع فقد أدى الى مضاعفة التكاليف وسداد مقابل تكاليف تخزين البضائع وتأمينها وسداد مصاريف التخزين لشركة المستودعات المصرية، بالاضافة الى وجود بضائع متناثرة فى الميناء بسبب التعديات على الشوارع والطرق وهذا يعوق عملية الاجراءات الجمركية، ولذلك اقترح تعديل القرار رقم ٢٠ لسنة ٧٨ ليتواكب مع روح العصر الان.

السيد كامل النجّار رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال الاعمال بالاسكندرية: القرار رقم ٢٠ قرار شمولى صدر منذ ايام القطاع العام حيث كان الميناء يدار باسلوب معين وكان عمل الوكيل الملاحى هو الوكالة فقط، وقد اصبح دوره بموجب هذا القرار مسئولا عن البضاعة حتى تباع، وتوجد بعض التوكيلات الملاحية لديها اكثر من ٥٠٠ حاوية موجودة فى الساحات ويقوم بتعيين حراسة عليها لتأمينها حتى يتم تسليمها لصاحبها حتى ولو تأخرت سنة واثنتين أو تسليمها الى المهمل والمفروض ان عمل الوكيل الملاحى ملاحى فقط وان تنتقل مسئولية وحيازة البضاعة للشركة الخازنة.

ويتحمل المستورد تكاليف عينة منها ايجار الساحة والغرامات واجور الغفر والحراسة ورسوم الأرضية للمستودعات، ويعتبر هذا ازدواجا فى التكاليف بجانب انه وضع غير طبيعى ان يظل وضع الوكيل الملاحى معلقا سنة او اكثر خاصة ان أصغر وكيل ملاحى لديه مائة حاوية، واذا تأخر صاحب البضاعة فى تسلمها فسوف يضطر لسداد غرامات عديدة واذا ترك هذا البضاعة فلا توجد وسيلة سوى تسليم الحاويات الى المهمل.

وطالب بخطة سريعة تعبأ فيها جميع الجهود، وجميع الوفرات التى فى المصلحة التى يمكن أن تتوافر لو اننا طبقنا القرار رقم ١٢٨٦ لوزير المالية، ومصلحة الجمارك قادرة بكوادرها المتميزة على تنفيذ كافة الامانى التى نتطلع اليها، فالتبادل الالكترونى موجود لديها، وبعض خطوط شركات الطيران وبعض الخطوط الملاحية تتصل بالجمارك وتقدم اليها «المنفستو» ليس فى ورقة على ديسك كمبيوتر او فى خط معلومات، ولذلك مطلوب سرعة الزام كافة التوكيلات الملاحية بتقديم «المنفستو» للجمارك بهذه الوسيلة الالكترونية، خاصة ان الوكيل الملاحى مسئول عن توريد «المنفستو» الى ٢٢ جهة اذا استخدم التوكيل الملاحى الكمبيوتر لتوصيل «المنفستو» الى هذه الجهات العديدة فلن يتكلف سوى إلف جنيه، مع ملاحظة ان هذه الجهات ليس لديها قانون يلزم التوكيلات الملاحية بان ترسل اليها «المنفستو» ولكن مايتم عبارة عن أمر واقع والا تعرضت التوكيلات لمشاكل، والجهة الوحيدة التى لديها قانون يلزم بذلك هى الحجر الزراعى عند وجود رسائل زراعية يجب ان يرسل إليها التوكيل الملاحى «المنفستو».

واكد كامل النجار ضرورة تطبيق نظام التبادل الالكترونى لارسال المنفستو الذى يمكن تطبيقه من خلال صدور قرارات تنفيذية تلزم التوكيلات الملاحية باستخدامه ومع ضرورة متابعة تنفيذه.

طارق فهمى: كى يتم تطوير بيع الجمارك المهملة فى المزاد حيث يتم شغل الحاويات لسنوات لحين بيع البضائع؟ وكيف يتم تطوير الطرق المتبعة لاعدام المواد الغذائية؟

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مدحت القاضى: المهمل هو اى بضاعة تاتى للميناء ولايقوم اصحابها بتسلمها او لايقومون بسداد الرسوم الجمركية عليها وبالتالى لايتم تسلمها، ويبلغ عدد الحاويات المهملة فى مصر حتى الآن خمسة الاف حاوية مهملة، ويشغل المهمل مساحات فى الحاوية وتؤدى الى ضياع ربح الشركات الخازنة كما لاتغطى حق الشركات او حق ايجار الحاويات، مع ملاحظة إن مهمة الحاويات هى اداة لتوصيل البضائع للميناء وليست اداة لتخزين البضائع داخل الميناء، والمفروض ان يتم تخزين البضائع داخل مساحات محدودة فى الميناء، ولذلك فالمشكلة الحقيقية الان هى عدم وجود مخازن لتخزين المهمل فى الموانى. ففى ميناء الاسكندرية يوجد مخزن ٤٦ العلوى السلم الخاص به معطل منذ سنوات، ومخزن اخر غير مستخدم ، وبالنسبة لميناء الدخيلة لايوجد به مخزن للمهمل لاى بضاعة.

وطالب بضرورة توفير مخازن للمهمل، وبضرورة بيع البضائع بيعا مباشرا حتى لايتم تخزين المهمل لمدد طويلة، بجانب اصدار تشريع لبيع المهمل لانه عند صدور قانون الجمارك سنة ٦٣ لم تكن الحاويات قد ظهرت ولذلك لن يتم تحديد ايجار للحاوية لتخزين المهمل، بالاضافة الى وجود بضائع مهملة يتعذر بيعها فى المزاد مثل رسائل الخشب الموجودة حاليا فى ميناء الاسكندرية منذ سنوات وقد تسوس الخشب ولذلك لايمكن بيعه فى المزاد رغم انه يشغل مساحات كبيرة فى الميناء.

ايضا طول الاجراءات فى بعض الموانى بالنسبة للبضائع سريعة التلف تسبب خسائر كبيرة حيث انه احيانا لايتم الافراج عن هذه السلع ليس لانها غير صالحة للاستخدام الادمى ولكن بسبب اختلاف فى البيانات ويحدث ان تترك هذه السلع فى الميناء حتى ينتهى تاريخ صلاحيتها ثم يتم اعدامها على حساب الدولة وتسبب خسائر، ولذلك اطالب ان يكون الاجراء الجمركى بالنسبة للسلع سريعة التلف سريعا حتى لاتتلف خاصة انه حتى اجراءات الاعدام تستغرق وقتا طويلا حيث لا توجد اماكن داخل الميناء لاعدام هذه السلع ويتم نقلها خارج الدائرة الجمركية وهذا النقل يستغرق ايضا وقتا طويلا حتى تنتهى الاجراءات ويتم الحصول على الموافقات، وهذا يسبب ايضا تكدس الميناء خاصة انه توجد ثلاجة واحدة فى الميناء تستخدم فقط لتخزين البضائع المنتهية الصلاحية او التالفة.

د. محمد كامل ابراهيم: جمعية رجال اعمال الاسكندرية هل يمكن عمليا توحيد الجهات الرقابية فى جهة واحدة؟ ولحين تحقيق ذلك هل يمكن التوسع فى فكر الافراج تحت التحفظ؟

يعلق اللواء صالح عبدالواحد بغرفة تجارة دمياط على كلمة رئيس مصلحة الجمارك حيث يقول: الى ان يتم وصول طلبات الاجهزة الرقابية لانشاء المبنى المجمع أرى انه من الضرورى فحص كل دور رقابى ومدى ضرورته من عدمه، بمعنى ان القوات المسلحة كانت تطلب فى الماضى صورة من المنفستو والان وبعد مرحلة السلام هل دورها اصبح ملزما ام يكون فقط موافاتها بصورة من المنفستو وغير ذلك من الاجهزة الرقابية؟

واضاف : ان الاجهزة الرقابية يجب ان تتم على مايخص فقط صحة البشر، وصحة الحيوان، وسلامة الزراعة.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــدد :	١٦٢٢
المصـــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وقال الريان **عبدالعظيم محمد**: تحصل هيئة الرقابة على الصادرات والواردات على مبلغ ٦ جنيهات عن كل طن بمعنى ان السفينة التى حمولتها ٦٠ الف طن حبوب تدفع عنها ٣٦٠ الف جنيه للهيئة فقط بخلاف ماتحصل عليه الاجهزة الرقابية الأخرى!

محمد خليفة بالشركة الدولية للملاحة والشحن: لماذا لاتقوم جهة واحدة بعمليات الفحص ، على سبيل المثال : الصحة، والرقابة على الصادرات والواردات والاشعاع؟

، والغاء كافة الرسوم الاضافية على كافة الخدمات الا بقانون تفاديا لزيادة المصرفات.

، وتوفير المعامل داخل المنطقة الجمركية وليس خارجها تفاديا لتلف العينات ، وزيادة تكلفة النقل ومرات سحب العينات وضياع الوقت والجهد.

حسام لهيطة رئيس لجنة النقل بجمعية رجال الأعمال بالاسكندرية: الحكومة هى التى تختص بموضوع الرسوم وهى التى تستطيع الغاءها.

ايضا توحيد الجهة الرقابية لا يعنى فقط انشاء مبنى واحد لانه يمكن ان نعانى من رقابة ٢٥جهة رقابية داخل هذا المبنى، وهذا فالمطلوب هو ان يكون المبنى الواحد خطوة أولى لتوحيد جهة الرقابة، ولهذا اقترح توحيد جميع الجهات الرقابية فى جهة واحدة تضم ممثلين عن كافة هذه الجهات تسمى هيئة الرقابة على الصادرات والواردات بحيث يكون هناك جهة واحدة تتعامل مع المصدر او المستورد .

ومن حيث مدى ضرورة هذه الجهات الرقابية من عدمه يرى رجال الأعمال ان الجهات الرقابية كبيرة ولابد من تشكيل لجنة من رجال الاعمال والحكومة والجهات الرقابية لمراجعة الضرورى منها من عدمه.

بالنسبة لامكانية توفير المعامل داخل المنطقة الجمركية.. طبعا يمكن هذا، وتجربة دبى كمثال : الافراج الصحى يصدر من البلدية هناك كما ان نتائج المعامل كلها تتم داخل الميناء وتصدر الافراج خلال ٤٨ ساعة، اما فى مصر فيتم ارسال العينات الى المعامل فى القاهرة مرة ومرتين وثلاث مرات فى الأسبوع وهذا يسبب ضياع الوقت وطول الاجراءات.

هموم المصدرين والمستوردين

وتحدث **مصطفي النجار** رئيس غرفة الاسكندرية عن هموم التجارة والتجار ، فقال : اشياء عديدة مؤلمة يشعر بها كل من يتعامل في نشاط الاستيراد او التصدير بسبب تعدد جهات الصحي والرقابة ، حيث تحصل كل جهة علي ٢٠ كيلو او اكثر من الرسائل المراد فحصها وبعضها مرتفع الثمن يصل فيه سعر الكيلو الي ١٠٠ جنيه مثل سلعة مكسبات الطعم ، اما اللحوم فتحصل على جهة رقابية على نصف طن لحوم لفحصها مثل جهات الاشعاع والرقابة علي الصادرات والواردات والصحة والحجر البيطرى وتصل نسبة ما تحصل عليه هذه الجهات الرقابية من الرسائل الي ١٠٪ من كل رسالة ، بخلاف الرسوم العديدة التى تحصل عليها هذه الجهات

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

والتى تتراوح بين ١٠ جنيهات و٤٠ جنيها علي كل طن من الرسالة والطب البيطرى يحصل وحدة على ٤٠ جنيها رسما عن كل طن يتم فحصه بجانب الحصول على ٢ طن من اى رسالة لعمليات الفحص في حين تحصب هيئة الرقابة علي الصادرات والواردات علي عينة أخرى للفحص ورسوم أخرى رغم أن معاملها تقع داخل الميناء!!

اما وزارة الصحة فزعم انها الجهة المسئولة عن فحص الهيئات وتحديد مدى سلامتها الا انها تفحص الرسائل بدون تحصيل أى رسوم مالية.

واشار السيد **مصطفى النجار** الي معاناة المستوردين والمصدرين من تأخير فحص عيناث رسائل السلع وغرامات التاخير التى يتحملونها بسبب تأخر الجهات الرقابية فى عمليات الفحص.

وبالنسبة للحاويات وخاصة الثلاجات فمشاكلها ايضا عديدة وقد طلبنا فترة سماح مدتها ٢٠ يوما لتقليل تكاليف الافراج عن الرسائل خاصة ان البضاعة تتكلف فى الموانى المصرية ٤٠ دولارا فى حين تصل هذه التكلفة فى الموانى المجاورة الي ٢٠ دولارا.

واكد ان المشاكل العديدة التى نعانى منها فى الموانى المصرية لن يمكن حلها الا اذا تم تجميع الهيئات الرقابية كلها فى مبنى واحد والغرفة التجارية بالاسكندرية مستعدة لانشاء معمل مركزى يتم فيه اجراء جميع انواع الفحص والتحاليل التى تجريها الجهات الرقابية الاربع وذلك داخل ميناء الدخيلة وبذلك نوفر الوقت والجهد وننقذ ١٠٪ من الرسائل وبجانب توفير رسوم الفحص والتى تصل الي ٤٠ جنيها لكل طن.

واضاف السيد **مصطفى النجار** : رغم ان ميناء الاسكندرية هو ثالث ميناء فى سرعة الشحن والتفريغ الا اننا فوجئنا بقرار ينص على عدم تحميل السيارة بأكثر من المدون في رخصتها ويحدد ضرورة وزن السيارة وهى فارغة ثم وزنها وهى مملوءة بالبضاعة لمعرفة الفرق بين الترخيص والكميات التى تحملها وسداد ١٠ جنيهات عن كل طن و١٥ جنيهاغرامة اذا لم تلتزم بالحمولة المقررة وقد ترتب علي هذا القرار ان المدة التى كانت تستغرقها الباخرة في تفريغ حمولتها خمسة ايام اصبحت الان بعد صدور هذا القرار تستغرق شهرا بالاضافة الي عدم استعداد ميناء الاسكندرية لتطبيق هذا القرار خاصة ان البضائع الموجودة فى الميناء تحتاج الي خمسة اضعاف عدد السيارات المستخدمة وكلها سيارات مستوردة.

ورغم المشاكل العديدة التى سببها هذا القرار الا انه مازال ساريا ولم يتم الغاؤه رغم ان وزير النقل الغاه ولكن حدثت فيه بعض التعديلات لشيئ رسوم اضافية تذهب لجيوب الموظفين.

وتساءل السيد **مصطفى النجار**: كيف يمكن للصادرات المصرية والموانى المصرية ان تنافس فى ظل زيادة تكلفة النقل الداخلى الي ٣٠٠٪.

طالب وزير النقل بضرورة الغاء هذا القرار.

عن الموازين فى ميناء الاسكندرية قال : لاتوجد موازين فى الميناء،حتى الميزان الموجود عند باب ٤ معطل بجانب الذمم الخربة الموجودة عند هذه الموازين.

واوضح **محمد فريد محمود** مدير الحجر الزراعى بالاسكندرية ان هناك لجانا تسافر الى بلد المنشأ لفحص الحاصلات والمنتجات الزراعية وعند وصول الرسالة الى الموانى المصرية يصبح الأمر شكليا للتأكد من صحة ما تم من قبل كمعلومات عن الرسالة المشحونة، وأنه من اجل سرعة انتهاء الاجراءات يرسل خطابان احدهما للادارة والثانى مع قبطان السفينة لاتمام ذلك.

اما بالنسبة للصادرات فتوجد لجان للحجر الزراعى تقوم بالفحص فى مناطق الانتاج من محطات الموالح او ثلاجات البطاطس حتى تخرج البضاعة المصدرة من المحطة الى الميناء مباشرة. اما بالنسبة للترانزيت فان هناك بعضا من المستوردين يطلبون تفريغ الحاوية فى الاسكندرية مثلا وتصدير ترانزيت عن طرق السلوم الى تونس بوسائل النقل العادية وهنا لابد من الفحص لأنها ستعبر البلاد.

وفى نهاية كلمته اوضح ان الحجر الزراعى يساير التطورات العصرية فى كافة اجهزته من اجل عدم التعطيل والاسراع باتخاذ الإجراءات المطلوبة منه.

وطالب بان يتم التبخير للحاوية داخل الميناء حيث انه لا توجد غير ساحة ٦٥ فقط ومطلوب نزولها فيه ولكن طلب أخرون أن ينتقل التبخير الى حيث توجد الحاوية وليس نقل الحاوية.

واشار اللواء **مجدى ناصف** وكيل اول وزارة النقل انه بالنسبة للحاويات الترانزيت فلسنا اوصياء على احد فحاويات الترانزيت فى العالم كله لا تفتح الا عند الشك أو ورود اخبارية عن طريق الانتربول بان بها شيئا مخالفا اما غير ذلك فلا علاقة لها بالبلد لأن البلد بالنسبة لها معبر فقط.

وطالب **كامل النجار** الجهات الرقابية الـ ٥٣ بوجود دليل العمل الخاص بها لأن وجوده يلغى أشياء كثيرة فى الاستفسار عنها ولو خرجنا من المؤتمر بهذا الدليل فانه يعتبر نجاحا كبيرا له.

وايضا اطالب بتعديل قرار وزير الزراعة رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩ الخاص بفحص المصنوعات الخشبية بالحجر الزراعى وتطبيقه على استقدام الموبيليا المستعملة وليست الجديدة لأنه لا يعقل ان تكون الأخيرة هذه بها سوس. وايضا لأن اغلب البضاعة تأتى فى صناديق من الخشب وهذا يلزم فحصها طبقا لهذا القرار المطلوب اعادة النظر فيه.

نجاح الترانزيت في تعاون الجهات المسئولة

وفي ورقة العمل التي قدمها المهندس **كريم سلامة** سكرتير عام غرفة الملاحة بالاسكندرية اوضحت ان هناك صادرات غير منظورة مثل السياحة والنقل المتمثل فى قناة السويس ثم البرمجيات موضحا ان حركة تجارة البضائع العامة والحواه تختلف من فترة الى اخرى.

واضاف ان هذه الصناعة تحتاج الى علاج لاسباب منها تدهور نظام المؤتمرات العرض اكثر من الطلب - ضخامة وازدياد الترسانات البحرية في الشرق الاقصي - انعدام حماية السوق في ظل الاتفاقيات الدولية مشيرا الي ان حجم الترسانات البحرية في العالم في كوريا الجنوبية اكثر من اي دولة اخرى.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ايضا عرض المهندس كريم سلامة كيفية تحويل الموانيء المصرية من مميزات مقارنة الي مميزات منافسة فى المستقبل.

وحدد مزايا الموانيء المصرية في موقع جغرافي متميز ـ البحر الابيض والاحمر وقناة السويس ـ عدم حدوث اضرابات عمالية اما عيوبه فتتمثل في بطء وكثرة الاجراءات وسوء حالة البنية الاساسية والمعدات ـ تعدد الجهات والمسئوليات ـ عدم توافر اجهزة الجهات الرقابية المختلفة ـ عدم تجانس التشريعات والقوانين المعمول بها مع مثيلاتها في باقى دول العالم ـ ضعف شبكات الطرق والسكك الحديدية من والى الموانيء.

واوضح ان معدل دوران الحاوية من تاريخ وصولها الميناء الى مغادرته مابين ٢٥ ـ ٣٠ يوما مضيفا ان تخفيض معدل دوران البضائع الى ٥٠٪ يضاعف حجم التداول.

—

وطالبت الورقة الجهات المسئولة بالتعاون على انجاح اسلوب الترانزيت كهدف ومطلب.

وتساءل هل يمكن لمصر ان توجد لها مكانا فى الموانيء العالمية؟

تعقيبات الجلسة الثالثة

وفى تعقيبه قال اللواء دكتور فاروق ملش ان النقل متعدد الوسائط دولي بطبيعته ولكن لايوجد فى مصر حاليا قانون للنقل يصلح للانطباق علي هذا النوع من النقل الذى يمر فى مصر لاقانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ولا القانون التجارى الجديد ١٩٩٩ وكذلك لاتوجد اتفاقية دولية تختص بحكم النقل متعدد الوسائط وان مايجرى وراءه متعهدو هذا النوع هو العمل علي تطبيق قواعد لاهاى اذا كانت فيه رحلة بحرية ولذلك فقد لجأ العديد من الدول الي وضع قانون خاصة للنقل متعدد الوسائط .

وطالب بان يوجه الاهتمام فى المقام الاول الي تعديل قوانين الجمارك لتسهيل مرور الحاويات وكذلك تشجيع

انشاء الموانى الجافة ثم توعية المصدرين باهمية ومزايا النقل متعدد الوسائط.

واضاف احد الحاضرين قائلا : انه لايوجد فراغ تشريعى بالنسبة للنقل متعدد الوسائط المشكلة لدينا ان هذا النوع من النقل عندما يتعدد الوسائط ينطبق عليه القانون البحرى والتجارى والمدنى واللوائح المنظمة الداخلية لهيئة الميناء وان كل مرحلة من مراحل النقل تتبع احد القوانين فلو اخذنا النقل البحرى فى احدى مراحله فسنجد تعدد القوانين المشكلة فى مصر فى التوعية ولايوجد فراغ تشريعى ومطلوب التوعية بهذا النوع أهميته ونظمه.

وقال الدكتور فاروق ملش : النقل متعدد الوسائط وحدة واحدة يبدأ بمكان القيام وحتى الوصول ويسأل عنه ناقل واحد متعدد الوسائط وهذا الناقل يحل مشكلته بنفسه لانه هو الذى يضع الشروط لنفسه واما اصحاب البضائع فلانهمهم المراحل التى تمر بها البضائع والقوانين المحلية غير قابلة للنقل الدولي متعدد الوسائط والمتعدد يستخدم معاهدة ١٩٢٤ الخاصة بالنقل البحرى.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

حسام لهيطة : بالنسبة للنقل متعدد الوسائط نحن لاننظر الي المراحل التى تمر بها البضاعة حيث تبدا من مكان التسلم الي الوصول ويسأل عنها ناقل واحد ولو شغل صاحب الرسالة نفسه بكيفية نقل البضاعة برا او بحرا أو جوا فلن انتهى والنقل متعدد الوسائط دولى بطبيعته لايخضع للقوانين المحلية لأن له نظاما خاصا به ، صحيح لاتوجد معاهدة دولية تنطبق علي هذا انوع من النقل حيث يستخدم الناقل فيه معاهدة ١٩٢٤ التى تطبق فى اغلب دول العالم وهى اقل فئة تدفع وان كل ناقل يضع الشروط الخاصة بالنقل بنفسه.

وقال الدكتور **احمد رجب** : المشكلة هى المسئولية وقانون التجارة الذى صدر فى ١٩٩٩ نظم فى الفصل السابع من الباب الثانى عملية النقل بصفة عامة لأن المشرع حرص علي عدم انطباق تشريعات هذا الفصل بالتحديد وبعد ذلك أخضع عمليات النقل بأكثر من وسيلة بواسطة ناقل واحد لعدة تشريعات لايوجد بينها انسجام أو توائم فمثلا نص قانون التجارة البحرى علي حق الناقل فى تحديد مسئولية هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز الفى جنيه عن كل طرد او وحدة بينما نص قانون التجارة علي حق الناقل فى أن يشترط تحديد مسئولية عن الهلاك بشرط الا يقل التعويض عن ثلث قيمة البضاعة كما اشترط ان يكون تحديد المسئولية موجودا بوثيقة النقل .

وعلق احد الحاضرين قائلا : ليس هناك تعارض فقانون النقل لسنة ١٩٧٩ يتعرض للنقل البرى وهناك قانون التجارة الخاص بالنقل البحرى.

قال **احمد رجب** : النقل البحرى يحكمه قانون النقل البحرى ، وقانون التجارة تحكمه وسائل النقل الاخرى ، الهدف هنا انه اذا كانت هناك ضرورة في وضع قواعد أو نظام فالمطلوب من وزارة النقل أن تجمع قواعد النقل الاخرى فى قانون واحد.

وعقب اللواء **كامل النحتة** نائب رئيس هيئة الميناء قائلا : انه بتكليف من رئيس هيئة ميناء الاسكندرية تم بحث وتنفيذ عدة تشريعات وتكوين مجموعة عمل لبحث التسهيلات فمثلا القانون ٧٩ هو الخاص بالكوارث ، فيه بعض نقاط لو قامت بالحجز الادارى فسوف يقوم صاحب الشأن بعمل استشكال وهذا سوف يدخلنا في قضية وبعدها نحول من حجز ادارى الي تفليسة وتستمر الحال ٣ ـ ٤ سنوات فى عملية التفليسة ، وقال اللواء النحتة انه قام ببيع سفينة وعلق ثمنها لحين انتهاء القضية وطالب بوجود تشريع لحل هذه المشكلة يسمح ببيع هذه السفن وتعليق ثمنها لحين تصرف اصحاب الشأن ومن جهة أخرى مصلحة الموانى تطلب اموال لتعويمها وبعد التعويم نجد مصاريف البيع اقل من هنا ، وسوف يتحمل الفرق والامر اننا ندور فى حلقة مفرغة مطلوب وضع حل لها.

وعقب **حسام لهيطة** قائلا : انه بالنسبة للنقل متعدد الوسائط فان هناك كتيبا اصدرته منظمة الاونكتاد يشمل الاجراءات التى يجب ان تتخذ بخصوص النقل متعدد الوسائط وكيفية تطبيقها وتعالج ملزمة كاملة فى هذا الكتيب كل المشاكل.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

واشار ان النقل الدولي قد تطور مع مرور الوقت الي متعدد الوسائط وتوجد نقطة اخرى هى كيفية استخدام البريد الالكترونى فى تداول المستندات والشحن بالبريد.

أ. عصام رفعت : طرح ثلاث نقاط فى صيغة تساؤلات موجهة من الحاضرين الى الدكتور ابراهيم الدميرى وزير النقل وهى : حظر بيع وتاجير السفن الا بموافقته ـ تحويل هيئات الموانى الى وحدات اقتصادية ـ منح الشركات الخاصة الخاضعة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية.

وفى تعقيبات لوزير النقل الدكتور **ابراهيم الدميرى** علي هذه النقاط الثلاث قال :

١ـ بالنسبة لحظر بيع او تاجير السفن الا بموافقة وزير النقل فليس لدينا أى مانع فى هذا الشأن وسنبدأ فورا فى تعديل المادة التى وردت فى القانون بهذا الخصوص.

٢ـ ومن ناحية تحويل هيئات الموانى الي وحدات اقتصادية فهذا هدف الوزارة الاساسى ولكنه يتطلب اعداد تشريعات خاصة به لتحقيق هذا الهدف بما يتطلب معه توحيد الجهات الاشرافية باعتبارها قضية اساسية .

وقد تحدثت ـ والكلام للوزير ـ مع السيد الدكتور **عاطف عبيد** رئيس مجلس الوزراء فى هذا وكلفنى بالبدء فورا فى اعداد التشريعات الخاصة بذلك لعرضها على مجلس الوزراء فى اقرب فرصة ونحن فى انتظار توصيات ونتائج هذا المؤتمر لكى نضعها امام المجلس فى مذكرة لأخذ الموافقة عليها بالتنفيذ لها.

٣ـ أما بالنسبة لمنح الشركات الخاصة الخاضعة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية فنحن اصدرنا قرارا مؤقتا بوقف هذا التراخيص لحين وضع الضوابط اللازمة لها حماية للاقتصاد القومى وهناك لجنة بالوزارة تعمل فى اعداد هذه الضوابط وفور الانتهاء منها سنعلنها علي الجميع.

أ. عصام رفعت : متى يتم فصل ميزانية الموانى عن ميزانية الدولة حتى تستطيع تطوير الموانى؟

وزير النقل : من ناحية فصل ميزانية الموانئ عن ميزانية الدولة لتستطيع تطوير نفسها فان هذا يحتاج الي تشريعات وفصل للاختصاصات لأن المشكلة لدينا تتمثل فى ان هيئات الموانئ يوجد بداخلها اختصاصات مختلفة لوزارات متعددة وكلها حريصة علي تعظيم دور هذه التخصصات ومن ثم لابد من وضع التشريعات التى توحد هذه الجهات الاشرافية ومن ثم تصبح للموانى ميزانية مستقلة .

أ. عصام رفعت : لماذا يسمح للشركات الاستثمارية العاملة فى التوكيلات الملاحية باعفائها من الضرائب رغم خضوع المصرية؟

الوزير : حول السماح للشركات الاستثمارية بالعمل فى التوكيلات الملاحية والاعفاء من الضرائب برغم ان الوكالات الملاحية المصرية خاضعة للضرائب فان هذا نشأ نتيجة لتشجيع الاستثمار ولكن سنعيد النظر فى هذا الامر من اجل تكافؤ الفرص ومنح الشركات الوطنية الفرصة لتقوم بدورها وتنهض بنفسها.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ا. عصام رفعت : مطلوب تعديل قرار وزير النقل البحرى بخصوص الالتزام بـ ١٥ سنة كحد اقصى عند تسجيل السفينة خاصة ان الجهات الرسمية منوط بها تحديد ضوابط كفاءة السفينة

الوزير : بالنسبة لهذا الشرط هو لازم حتى لاناتى بسفن خردة وهذا فى مصلحتنا.

وطرح مصطفى النجار مشكلة المراكب الجانحة والغارقة والواقفة بدون اصحابها وانها صورة سيئة فى الميناء ومتى يتم التخلص منها؟

قال الوزير : تحدثت مع رئيس هيئة ميناء الاسكندرية بهذا الخصوص وطلبت منه اعداد مذكرة بالتكلفة لرفع هذه المخلفات . وهناك جهة طلبت ٢٥ مليون جنيه ونحن نبحث افضل الحلول واقل تكلفة وسنطلب المعاونة من الجهات التى يمكنها القيام بهذا العمل .

عبد الرحيم العوا: يوجد رجاء بالموافقة علي تمثيل شركات الشحن والتفريغ والتوكيلات الملاحية فى مجلس ادارة ميناء الاسكندرية اسوة بالقطاع العام.

الوزير : أعد بذلك من اجل تبادل الخبرة والمعلومات والمشاركة فى اتخاذ القرار حتى نستطيع النهوض بصناعة النقل البحرى من خلال الاستماع الي الراى والراى الآخر.

تشريعات جديدة لموانىء مصرية منافسة

وعرض الدكتور احمد رجب امين عام جمعية رجال الاعمال بالاسكندرية للتشريعات والقوانين التى تؤثر علي نشاط النقل البحرى والتى اصبحت غير مواكبة لماحدث من تطورات وتغييرات على الساحة العالمية مما يستوجب علينا ضرورة مراجعة هذه التشريعات والقوانين لادخال التعديلات على بعضها والحذف من البعض الآخر وقد تقتضى الظروف ان نضع تشريعا جديدا مختلفا تماما عما هو موجود حاليا لعدم ملاءمته وتناول الدكتور رجب التأمين الاجبارى على السفن التى ترتاد موانىء مدينة الاسكندرية وماذا ينفذ فى الموانىء العالمية الاخرى وكيف نطور من اسلوبنا والمنظمة البحرية الدولية وماتناقشه حاليا من معاهدات لتلزم ملاك السفن بالتأمين عليها.

كما تناول مشكلة ازالة حطام السفن الموجودة بميناء الاسكندرية والناحية القانونية لمعالجته وعلى من الازالة فى القانون المصرى وماذا يطلب الآن حتى لا تستمر الصورة وتصبح عائقا للعمل فى الميناء.

كذلك الحظر الوارد فى المادة ١٢ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والخاصة ببيع وتأجير السفن للاجانب. ايضا تطرق الى مشكلة منح الشركات الاجنبية تراخيص مزاولة اعمال النقل البحرى وما يرتبط بها من اعمال بتعديل نصوص القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بحيث يقتصر ذلك على الاشخاص الطبيعية او المعنوية المصرية.

واشار الدكتور رجب الى ان هذه الموضوعات تمت مناقشتها واصدار توصياتها ومقترحاتها من خلال ورش عمل لدراسة التشريعات والقوانين الحالية ومدى تناسبها مع العصر الحالى مؤكدا ان المتغيرات السريعة والمتلاحقة التى تجرى امامنا عالميا تفرض علينا التحرك بسرعة فى معالجة اى قصور لدينا فى تشريع حيث ان بعض المشروعات وضعت منذ فترة وكانت تناسب عصرها فى ذلك الوقت

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ماهى الجهات المعنية المقصودة فى الدراسة ؟ ولماذا لم تنفذ بنود القوانين الموضحة والخاصة بقيام الموانى بازالة اثار السفن الموجودة فى ميناء الاسكندرية؟

قال الوزير : بالنسبة للحطام التى تعوق الملاحة فالمسئول عنها الموانى وهذه نقطة خلاف وانا ابحث هذا الامر لايجاد الحل المناسب له.

أ. عصام رفعت : من الذي يقوم بالخدمات فى ميناء بورسعيد والعين السخنة وهل ستقوم بها شركات من الخارج ؟ نريد تشريعا بقصر هذه الانشطة على المصريين خاصة ان اتفاقية الجات ليس بها اى اتفاق حول النقل البحرى .

والنقطة الثانية ان الامتيازات الجمركية المطبقة فى هذين الميناءين ستعطى ميزة لهذه الموانى مقابل محطات الحاويات القائمة بالفعل وهذا يقتضى تعديل التشريع.

الوزير : الشركات التى تم التعاقد معها للعمل بمشروع شرق التفريعة هى للعمل داخل المحطة فقط وليس بالميناء، وكافة الخدمات لاعلاقة لها.

وعقب الدكتور سعد الخوالقة حول مميزات شرق التفريعة بان محطة تبادل الحاويات التى ستنشأ شرق التفريعة ستعفى من الضرائب فى الوقت الذى توجد فيه محطة حاويات بشرق بورسعيد علي مسافة ٤ كيلو مترات وايضا ميناء دمياط لايتمتع بهذه الميزة وبالتالى ستتحول الخطوط فى هذين الميناءين الي شرق التفريعة وحتى تكون هناك شفافية وعدالة لابد من تطبيق هذه التشريعات علي ميناءي بورسعيد ودمياط.

النقطة الثانية المتعلقة بملكية محطة الحاويات بشرق التفريعة والمنوطة - حسب علمى - لاحدي الشركات الاجنبية والسؤال المطروح : لماذا لاتكون شركات مصرية ؟ واذا لم يتوافر لدي القطاع الخاص التمويل فان الشركات القابضة التى تعمل فى مجال النقل لديها الاستعداد للتمويل وحتى لاناتى بمحطة منافسة للمحطات المصرية خاصة ان المستثمر الاجنبى لن ياتى باموال وانما سيسحب من البنوك.

اللواء مجدي ناصف : قانون الاستثمار رقم ٨ يلزمهم بالدفع وبالنسبة للمساواة فيما يتعلق بالنقل البحرى اذا قمنا بتسويتهم حسب الشروط الخاصة بالوزارة فنحن الذى كسبنا لاننا ناخذ من ميناء دمياط ١١ مليون جنيه وبورسعيد ٢٠ مليونا والدخيلة ٨ ملايين لو حسبنا هذه الارقام بالارقام التى سنحصل عليها من الجزء الاول لشرق بورسعيد وهو ١٩ مليونا فى السنة اما الجمارك فهي خارج اطار الوزارة.

من حيث الصرف فان الشركة المساهمة المصرية التى شكلت فى شرق بورسعيد ستدفع طبقا للعقد ٤٨١ مليون دولار استثمارات داخل الميناء وشركة شمال العين السخنة ١٨٦ مليون دولار علاوة علي ماسيدفع من ايجارات وعوائد

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

ا. عصام رفعت : لما تم الغاء قرار وزير النقل البحرى بعدم معاملة ملاك البواخر المصريين الحاملة للعلم الاجنبى معاملة السفن الوطنية حيث ان البحارة مصريون؟

اللواء مجدي ناصف : القانون اشترط ان تكون باخرة الركاب ١٥ سنة والبضاعة ٢٠ سنة وليس من المنطق ان يحصل المصرى الذى يحمل علما اجنبيا علي ميزة اكثر من المصرى الذى يحمل علم مصر.

وعقب للواء هانى حسنى: مشروع شرق التفريعة ليس المقصود منه خدمة مصر كتجارة خارجية وانما استغلال موقعه علي قناة السويس وبخطوط ملاحية عابرة من البحر المتوسط الي جنوب البحر الاحمر وميزته استقطاب الحاويات ثم اعادة التوزيع الي ميناء اخر فى سفن صغيرة ، وأن يعقد تحالفات مع الموانى الدولية الاخرى وشرق بورسعيد محسوبة اقتصادية وميناءي بورسعيد دمياط الموجدين لخدمة الاقتصاد المصرى ومحسوبة معدلات الزيادة حتى ٢٠٠٧ ، وحساب شرق التفريعة حتى ٢٠١٧ .

الوزير : هذا لايمنع من تعظيم الاستفادة منه لخدمة المصريين المستثمرين بالمنطقة.

وطالب اخر بضرورة وضع استراتيجية معينة بما يضمن عدم الاضرار بالموانى الاخرى وتناشد الوزير ان يضع فى العقد شرطا يلزم الشركات الداخلية بمراعاة ذلك ولابد من وضع استراتيجية تكاملية للعائد علي الاستثمار.

النقطة الاخرى أن التحالفات لايمكن اغفالها لانها ستؤدى الي احتكار القلة مما سيترتب عليه التحكم فى مستوى التوزيع ومن الاهمية النظر الى ذلك بشكل جيد للتوزيع الاقليمى .

وفى تعقيبه قال الدكتور اسماعيل مبارك: اتفق مع اللواء هانى حسنى في ان مشروع شرق التفريعة دولى يهدف الى جذب المستثمرين واختلف معه في ان شرق التفريعة ليس دوليا لأن غرب بورسعيد سوف تنقل الي الشرق بعد استكمال النفق وارض الغرب يجب ان تستغل فى غير الموانى اما دمياط فلديه الامكانيات التى تساعده فى الوقوف علي قدميه.

وعقب سيد حجازى قائلا : بالنسبة لما عرضه المهندس كريم سلامة من البواخر حمولة ٨ الاف و١٥ الفا ارجو الا نأخذ هذا الحجم من السفن لأنه مازال محل نزاع مع شركات التأمين فهذه السفن مصممة لخدمة القارات وليس الأقاليم وهذه ليست موجودة فى الموانى المصرية .

النقطة الاخرى هى الشركات التى تتمتع بالاعفاء باعتبارها استثمارية وهذه الشركات حصلت علي موافقة هيئة الاستثمار قبل انشائها وبعضها كان منصوصا علي حقها فى هذا الاستثناء فكيف نغير هذا من أجل عدد قليل يريد التغيير.

اللواء مجدى ناصف : موافقات [illegible] البحرى طبقا لقانون الاستثمار تجبر لهذه الشركات ممارسة انشطة اخرى غير خاضعة لمواد هذا القانو[illegible] ان يُفرد لها حساب ضرائبى خاص وهذا ما [illegible] فى الوزارة وتم ابلاغ الجهات المعنية .

القانون حدد النقل البحرى فى اعالي البحار كنشاط نقل بحرى وبالنسبة لنشاط تداول الحاويات يمكن لأى شركة ان تزاول نشاطا اخر.

الموضوع الرئيسى : الخصخصة
اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات
رقم العـــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

وعقب المهندس هشام حلمي : المهندس كريم سلامة ذكر أن عائد ملاك السفن ٢.٢ علي الاستثمار، واليوم المستثمر الاجنبى دخل مع المصرى فى النقل البحرى وان الغاء هذا القرار ليس فى مصلحة الاستثمار.

اللواء مجدى ناصف: لاتوجد جهة في حكومة مصر تملك الاستثناء من القانون وكل مايعطى طبقا ومن خلال القانون ونصوصه.

وقال الدكتور أحمد رجب : المستثمر فى النقل البحرى تحت مظلة القانون ٨ فان جدواه الاقتصادية قد تمت علي نشاط النقل البحرى فى أعالي البحار أما اية انشطة أخرى فلا مانع من القيام بها ولكن هناك الاستفادة من الحوافز والضمانات المعطاة فى القانون ٨ على جزئية اعالي البحار ، وعملية التصريح لاتعنى الاستفادة من الحوافز المعطاة داخل القانون ٨ .

وقال الربان سعيد بلبع : ان استمرارية مشروع شرق التفريعة باقامة المنطقة الصناعية العالمية وهى التى ستجذب الحاويات العملاقة ولابد ان يكون مستواها عالسيا وان يميز شرق التفريعة عن منطقة جبل على وغيره من الموانى الاخرى.

الادارة الناجمة للموانىء المصرية.. كيف؟

واوضحت ورقة العمل التى قدمها المهندس **محمد حسن صدقى** عضو مجلس ادارة غرفة ملاحة الاسكندرية تأثير ادارة الموانى علي اقتصاديات النقل البحرى .

وحدد معوقات العمل فى الموانى المصرية فى النقاط الاتية:

١- عدم توافر العدد المناسب من لنشات الارشاد للعمل خارج وداخل الميناء مما يتسبب فى تأخير دخول البواخر.

٢- وجود العشوائيات حول طرق الاقتراب من الميناء يحد من كفاءة المساعدات الملاحية ليلا.

٣- عدم توافر مساحات التشوين المناسبة للبضائع وقت وصول الباخرة(سوف يتم بحثها فى النطقة الخامسة).

٤- عدم الالتزام من الجهات الرقابية باخطار الادارة المركزية للحركة بنتائج الفحص بالقبول او الرفض وكذلك تعطل اصحاب الشأن في استيفاء المستندات مما يؤدى الى تعطل اجراءات التراكى.

٥- عدم توافر الارصفة بالغاطس المناسب للسفن وكذلك عدم وجود ارصفة متخصصة.

٦- بطء معدلات التفريغ بالميناء نظرا لعدم تحديث المعدات رغم وجود شركات قطاع خاص للشحن والتفريغ.

واشارت الورقة الي ان التفريغ علي المخطاف والخروج الي ترعة النوبارية والتفريغ فى الميناء النهرى المقترح كامتداد لميناء الاسكندرية يجب معرفة ان البضائع التى يتم تفريغها علي المخطاف تساعد علي منع التكدس بالنسبة للارصفة ولكنها فى نفس الوقت تخلق تكدسا من نوع اخر حيث يتم تفريغ هذه البضائع علي الارصفة

ولما كان النقل متعدد الوسائط هو لغة النقل الحديثة وان النقل النهرى يعد ارخص وسائل النقل فان الاقتراح هو :

سحب جميع البضائع المفرغة علي المخطاف الداخلى من خلال ترعة النوبارية كما يحدث بالنسبة للطفلة والكبريت الي مرسى يتم انهاء جميع الاجراءات الجمركية والرقابية بها وتعتبر امتدادا لميناء الاسكندرية حيث ان عدد السيارات التى تدخل يوميا الى ميناء الاسكندرية لتفريغ شحنات الاخشاب فقط حوالى ٤٠٠ سيارة يوميا وهى تمثل ٢٥٪من اجمالى السيارات التى تدخل الميناء مما يشكل تكدسا مروريا داخل الميناء بالاضافة الى استهلاك الطرق الداخلية.

وحول حل مشكلة حاجز الامواج بميناء الدخيلة الذى يؤثر على عمليات الشحن والتفريغ وسلامة البواخر تتطلب :

الغاء رسم الجعالة المفروض بمعرفة الجمارك علي نشاط المستودعات فى ميناء الاسكندرية والدخيلة.

مناقشات وتعقيبات

وعقب **مدحت القاضى** علي الدراسة فاكد ان مشروع النوبارية خطوة ممتازة عند تنفيذه لانه سيحل مشاكل عديدة لـ ٤٠٠ سيارة ولذلك لابد من دراسته طالما نجح فى الطفلة والكبريت

المهندس **مروان السماك** : فى ظل خصخصة خدمات النقل البحرى وصدور القرار رقم ٣٠ و ٣١ لسنة ٩٨الذى يسمح للقطاع الخاص بمزاولة نشاط المستودعات والتخزين ماهو موقف الشركات للحصول علي التراخيص لمزاولة النشاط فى ميناء الاسكندرية ؟.

اللواء **كامل النحته** : شركات المستودعات المصرية اخذت ترخيصا فى نشاط المستودعات دون غيرها فى ميناء الاسكندرية وقد سمحنا لجميع شركات القطاع الخاص بنشاط المستودعات داخل ميناء الدخيلة وحاليا نعيد النظر فى هذا حتى تجد شركات القطاع الخاص لها مساحة داخل ميناء الاسكندرية فى نشاط المستودعات.

المهندس **اسامة العدلى** : لما كانت الساحات قبل صدور القرار ٣٠ ، ٣١ لسنة ٩٨ تتبع توكيلات قطاع الاعمال دون غيرها ونظرا لتزايد حجم البضائع للتوكيلات الخاصة الجديدة مما يسبب عدم توافر ساحات للتخزين للقطاع الخاص مع وجود فراغات كبيرة فى الساحات التابعة لقطاع الاعمال .. كيف يمكن حل هذه المشكلة ؟

اللواء **كامل النحته** : معظم الساحات تم تقسيمها منذ كان القطاع الحكومى هو الذى يمارس هذا النشاط وعندما دخل القطاع الخاص فى هذا النشاط لم يجد الساحات الكافية خاصة بعد تزايد نشاطه فى حين ان ساحات قطاع الاعمال خالية وقد عملنا دراسة مستفيضة عن الاستخدام الامثل لميناء الاسكندرية فيها حل هذه المشكلة

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

نظم التخزين بميناء الاسكندرية

وعرض **علي يحيي بسيوني** بمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحرى دراسة عن ميناء الاسكندرية اشارت للوضع الحالي لساحات تخزين البضائع العامة والجهات المستغلة لها بميناء الاسكندرية .

ويبلغ اجمالي الساحات بميناء الاسكندرية ٢٣٧٦٨٠ مترا مربعا وتنقسم الى قسمين : ساحات مخصصة للتوكيلات والشركات الملاحية لتخزين البضائع الخاصة بها وساحات مخصصة لاغراض عامة.

وتمثل البضائع المتداولة بميناء الاسكندرية من خلال شركة المستودعات اجمالي البضائع المتداولة بالميناء عدا البضائع المتداولة بمحطة الحاويات والغلال والسلع التموينية.

وقال الباحث **علي يحيى بسيوني** : ان ١١ توكيلا ملاحيا حصل فى عام ١٩٩٩ علي نسبة٦٦,٨٥٪ من اجمالى كمية البضائع بينما حصلت الباقية وعددها ٧٥ توكيلا علي نسبة ٤١,٣٤٪ من اجمالي كمية البضائع.

وبالنسبة لانسب البدائل لاستغلال ساحات تخزين البضائع العامة بميناء الاسكندرية اوضح ان الفريق البحثى قام بالعديد من الزيارات الميدانية للتعرف علي ابعاد المشكلة ووضع عدد من البدائل المقترحة لاستغلال الساحات ودراستها وقد تم الوصول الي خمسة بدائل ومن البدائل المقترحة لاستغلال الساحات :

فتح باب التقدم للشركات المتخصصة (طبقا للقرارين ٣٠، ٣١) لادارة الساحات فى ميناء الاسكندرية علي أن يتم اختيار افضل خمس شركات متقدمة طبقا للمعايير التى تضعها هيئة الميناء تسند الي كل منها ادارة الساحات فى المناطق من الاولى الي الخامسة وهذا البديل يتوافق مع القرارين ٣٠ ، ٣١

ويشمل البديل الثاني : الابقاء علي نظام التخصيص الحالى علي أن يكون بالتصور التالى : تخصيص ٧٠٪ من مساحات الساحات الى اكبر التوكيلات التى مجموع وزنها النسبى يمثل ٧٠٪ من اجمالي البضائع المتداولة اما الـ ٣٠٪ المتبقية من مساحة الساحات تظل تحت ادارة وسيطرة هيئة الميناء تؤجرها لفترات زمنية قصيرة لباقى التوكيلات الصغيرة أو لأى ظروف طارئة اخرى علي أن يتم اعادة النظر فى التخصيص كل عام طبقا للوزن النسبي لكل توكيل فى نهاية العام والغرض من هذا البديل هو منع تفتيت الساحات الي مسطحات صغيرة تكون غير ذي قيمة وعلى أن تعمل هيئة الميناء على اضافة مساحات اخرى من الاراضى داخل الميناء تخصص كساحات لتخزين البضائع العامة.

ويتضمن البديل الثالث : إلغاء نظام تخصيص الساحات تماما (كما كان الوضع من قبل) واسناد ادارة الساحات الي شركة المستودعات على أن توضع معايير واساليب حديثة ومتطورة لادارة الساحات للتغلب علي المعوقات التى أدت الي وضع نظام التخصيص.

البديل الرابع: هذا البديل هو المطبق فى المواني العالمية ويتلخص فى تقسيم الميناء الي محطات Terminals تستند ادارتها الي شركات متخصصة فى ادارة وتشغيل المحطات تقوم بعمليات شحن وتفريغ وتخزين البضائع (فى نطاق المحطة) ويمكن تطبيق هذا البديل بعد اتمام خطة تطوير الميناء والتى يوصى الفريق البحثى بسرعة البدء فيها.

ويشمل البديل الخامس: العمل علي تشجيع التخزين بساحات ميناء الدخيلة وتحديد المعوقات التى تحول دون ذلك والعمل علي تذليلها.

التوصيات :

- اجراء دراسة(تكلفة وعائد) للمقارنة بين البدائل التى حددتها الدراسة.

٢- اعادة النظر فى القواعد المنظمة لاصدار تراخيص مزاولة نشاط الوكالة الملاحية.

٣- هناك مخازن يجب ازالتها وتحويلها الي ساحات تخزينية وذلك لسوء حالتها التخزينية.

٤- العمل علي تطوير ميناء الدخيلة والعمل علي جذب سفن البضائع العامة هناك للاستفادة من الطاقات التخزينية المتاحة.

٥- ضرورة الاسراع فى اعادة تخطيط البنية الفوقية للميناء طبقا للمعايير الحديثة للموانى.

٦- ضرورة الاسراع فى تنفيذ خطة تطوير الميناء(المحطة متعددة الاغراض) لأنها تعمل علي تقوية مركزه التنافسى وستضيف مساحات جديدة من ساحات التخزين.

٧- ضرورة الاسراع فى اصلاح كوبرى المحمودية أو القيام بردم الجزء الواقع من ترعة المحمودية داخل الميناء واستخدام مواسير للصرف فى تلك المنطقة وبذلك يمكن ازالة الكوبرى ورصف الطريق اسفل الكوبرى.

٨- ضرورة وضع معايير وضوابط فى حالة اختيار شركات لادارة الساحات فى ميناء الاسكندرية.

الاستخدام الامثل لميناء الاسكندرية

ميناء الاسكندرية هوالوحيد الذى يعمل طبقا للقرار ٤٤ لسنة ٧٧ وفى عام ٩٨ وتم فيه تعديل فقرتين خاصتين بالتخزين والمطلوب تعديل هذا القانون ليتمشى مع الوضع الحالى ودخول القطاع الخاص فى الخدمات.

القرار ٦٤٤ هو القرار الوحيد الصادر فى الموانى المصرية وينظم العمل داخل ميناء الاسكندرية لجميع الاجهزة والجهات الرقابية وهذا غير موجود فى ميناء ي بورسعيد ودمياط ولهذا تطبيقه فيهما

اللواء **مجدي ناصف** وكيل اول وزارة النقل :صدر هذا القرار فى السبعينات لعلاج التكدس وقد انتهي تلك والمطلوب تنقية القرارات الحالية وخرج بتوصيات تنصب كلها علي ازمة التكدس وكيفية حلها ولذلك فقد صدر لحل مشكلة غير موجودة حاليا مما جعلنا ننظر الان الي ضرورة تنقية المنظومة من القرارات التى ليس لها لزوم الان.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

نعمل ايضا على تطوير الاداء داخل الميناء بصفة عامة وبالنسبة الى لجنة التلاقى فهى تبحث الطلبات القائمة ايضا مركز للحركة بالميناء يعمل طوال الـ ٢٤ ساعة لانهاء اجراءات دخول المركب للميناء طالما اوراقها سليمة والرصيف خال.

وايضا نعمل علي تحسين لنشات الارشاد وتقديم الخدمات الجيدة وكل ذلك يتم بالتعاون مع القطاع الخاص وقطاع الاعمال العام وأحد الحلول المقدمة هو لماذا لانعطى لنشات الارشاد الي شركة متخصصة تقوم بتوصيل المرشدين واخرى تقوم بعملية القطر .

وقد طلب وزير النقل تقديم دراسات وحلول لكل المشاكل الموجودة وبالنسبة للقواعد فى الموانى لايمكن تطبيق قاعدة او قرار علي ميناء بورسعيد مثلا رغم صدور هذا القرار لميناء الأسكندرية لأن ميناء بورسعيد مختلف عن ميناء الاسكندرية فحركة الميناء فيه يديرها هيئة قناة السويس ولذلك فكل ميناء له طبيعة وخصوصية ادارته ولكن القواعد التى يمكن تعميها تطبق علي جميع الوانى .

وقد تم تشكيل لجنة من جميع الجهات تضم استشاريين متميزين لبحث المشاكل فى الموانى ووضع تصور لحلولها بجانب عمل ورشة العمل هذه حتى تكون الحلول واقعية وغير نمطية.

تنظيم ميناء الاسكندرية

اللواء هانى حسن: المقصود بتعديل القرار ٦٤٤ هو عمل دليل عمل للموانئ المصرية طبقا لطبيعة عمله واحتياجاته لايستطيع اى مستخدم للميناء شراءه ومعرفة كيفية اساليب العمل داخل الميناء.

الدكتور ابرهيم الدميرى وزيل النقل : اصبت عند زيارتى لميناء الاسكندرية منذ شهرين باحباط شديد من حالته والعشوائيات الموجودة به ومن ثم شكلت لجنة من اساتذة من كلية الهندسة وقاموا بمسح شبكة الطرق الداخلية وقدموا تقريرا اوصى بعدد من الحلول السريعة وقد تم تسليم هذا التقرير الي رئيس مينة ميناء الاسكندرية وسوف نبدأ فورا في تطوير شبكة الطرق الداخلية للميناء .

ايضا كلفنا جامعة الاسكندرية(كلية الهندسة) بعمل خطة متكاملة لميناء الاسكندرية وضرورة حل مشكلة العشوائيات به وتطوير الاداء للادارات والمنشأت بها والتى لايوجد بينها تنسيق او ترابط بينها.

وتقوم مجموعة العمل الان باعداد هذه الخطة وسوف نبدأ فورالانتهاء من هذه الخطة سنبدأ فورا فى موضوع الساحات ككل وقد طلبت نسخة من الدراسة التى عملها مركز البحوث باكاديمية النقل البحرى لوضع معايير جديدة لهذا الموضوع .

بالنسبة لفكرة اصدار دليل للموانئ المصرية تم الاتفاق مع رؤساء الهيئات بالفعل على ضرورة وضع ضوابط ومعايير معلنه للجميع ليستريح الناس ونحن ايضا وهذا الدليل سيضم كافة اساليب العمل فى الموانئ وشروط التراخيص والتشغيل والادارة ويحدد اسلوبا محددا للعمل .

وعقب الربان **عاطف مارون :** ٩٠٪ من مشاكل الموانئ مشاكل اجرائية تنبع من قواعد قانونية صدرت فى فترات من ٣٠ سنة او ٤٠ ولهذا تمثل عنق الزجاجة فى عمل الاجهزة ونحن لن نستطيع التحرك فى موضوعية دون اعادة المسح الحقيقى والشامل لعمل الاجهزة المعنية بالرقابة أو الاجهزة المعنية بالاجراءات فى الموانى وأى اجراءات تتم بدون تطوير التشريعات تظل خطوة غير كاملة فلازلنا حتى الان نتحرك فى اطار قانون جمركى رقم ٦٦ لسنة ١٩٦١ وتعديلاته والذى لايواكب الوضع الحالى الان.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

وبالنسبة للقرار ٦٤٤ لم ينشا لحل مشكلة للتكدس فقط، ولكن كان قرارا حتميا لأن الموانى المصرية كانت تفتقر لاطر تنظيمية وهو قرار تنظيمى يمثل قاعدة هامة فى العالم وهى القواعد التنظيمية للسفن ولذلك اشتمل القرار علي كافة الاركان الخاصة بحركة السفن ومناطق الاقتراب والجزء الخاص بالدخول وعمليات التداول البضائع وايضا الامن واجراءات التأمين للميناء .

وطالب بضرورة وجود دليل عمل للموانى يوضح اساليب العمل بها حتى يسهل علي اى شخص أن يتعرف علي هذه الاساليب بالاضافة الى ضرورة خلق تعريفات توضح التكلفة الحقيقية لكل خدمة تتم داخل الموانى ففى غياب التعريفات المعلنه والمحددة يتم الشكوى المستمرة علي أن هناك اشياء موضوعة واخرى غير موضوعة اشياء معلومة واخرى غير معلومة وان تكلفة البضائع فى الموانى المصرية مرتفعة جدا وعندما نراجع التعريفات المعلنة نجد انها منخفضة انخفاضا واضحا مما يدل على ان هناك مبالغ اخرى يتم دفعها وغير معلنة .

واضاف الربان عاطف ماروني : لقد عملنا على قرارات تعديلية فى الستينات والسبعينات وكل ماحدث فيها من تطوير هو عبارة عن تغيير رقم القرار من السنة السابقة الي السنه اللاحقة وقد آن الاوان مع تطور نوع البضاعة والتداول وعمليات اصلاح السفينة كل هذه الاشياء تحتاج الي تعريفة حاكمة ومحددة والتى تاخذ معاملات الخدمة حتى تكون واضحة.

ضرورة تجميع ومراجعة القرارات الوزارية التى صدرت وكانت تنظم حالة كل تعريفة علي حدة .

ولقد تحدثنا عن ٣٥٪ من حركة الخدماء فى الميناء المصرى وغفلنا ٦٥٪ ترد علي سفن اخرى لقد ركزنا على بضائع الكونتينر والبضائع العامة واغلقنا البضائع الاخرى التى تمثل ٦٥٪ ولذلك لابد من وجود تنظيم ينظم العلاقات الخاصة بهذه النوعيات لاننا ركزنا على الافراد واغفلنا جزءا هاما وهو وضع السياسات فلايوجد ميناء في العالم قديمه او مستحدثه الا ولها النظم الخاصة بها بجانب ان الميناء الخارجى الذى طالب البعض به - موجود ولكن عطل جمركيا وهو الميناء الخارجى لترعة النوبارية الذى تم انشاؤه منذ عام ٧٤ بمعرفة الهيئة العامة للنقل النهرى وهى مقامة علي احدث موقع مهم وتقع على ترعة النوبارية وبها مخازن وامكانيات يمكن استخدامها وقد تم تعطيل هذه الميناء حيث لم توافق الجمارك علي السماح بعمليات الخروج والتخزين وذلك يجعلنى نطالب ثانيا بالقواعد القانونية والتشريعية .

بالنسبة لموضوع الساحات والتوكيلات : لا اعتقد اطلاقا أن هناك مقدرة علي عدد التوكيلات لانه لابد للميناء عندما تراعى التقسيم أو السياسات لابد ان توضع منظومات معينه وهى الهدف الذى يرضى الجميع لذلك يجب اعادة المنظومة كلها بشكل جيد يحدد التعريفات المعلنة والمجددة لانها التى سوف تستقيم بها اشياء كثيرة.

وطالب بضرورة قيام الغرف التجارية واتحاد الصناعات بوضع معايير تظهر الوفر فى التكلفة التى تحقق السلعة والشكوى بعد ذلك.

الدكتور ابراهيم الدميرى : اقترح تشكيل لجنة من هيئة الميناء والشركة القابضة وغرفة الملاحة بالاسكندرية لاعداد خطة يتم عرضها علي هيئة الاسكندرية لمناقشتها ثم عرضها على بعد ذلك ونبدأ فى التنفيذ فورا.

بالنسبة للميناء الخارجى : فور عودتى للقاهرة سنبدأ فورا فى مناقشة الموضوع مع وزارة المالية والنقل النهرى للبدء فيه فورا.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مطلوب اعادة النظر فى ايقاف العمل بالقرار ٣٠ ، ٣١ لان هناك شركات تأسست وجهزت الاوناش والمعدات وتكلفت اعباء مالية واقساط بنكية ولم تحصل علي الترخيص بالرغم من انها تقدمت للحصول علي الترخيص قبل ايقاف القرار الوزارى .

اللواء مجدي ناصف : فى لقاء وزير النقل مع رؤساء هيئات الموانئ طلب الاسراع فى اعادة التقييم للقرار بسبب حدوث تجاوزات وسيتم عرض هذا التقييم من الوزير ويتم حسم هذا الامر وحتى لايضار احد.

اللواء صالح عبدالواحد وضعت لوائح البضائع الخطرة بمعرفة المنظمة البحرية العالمية قنيز للسفن اساسا لان السفينة تنقل كافة البضائع بانواعها الخطرة والعادية ولذلك تنظم المنظمة اسلوب التخزين علي السفن.

ويختلف الوضع بعض الشئ بالنسبة للميناء حيث يعتبر المصنف رقم (١) وهو الخاص بالمفرقعات هو الذى يمثل الخطورة القصوى للميناء وبالتالى يلزم تشكيل لجنة لتحديث القرارات الخاصة بالبضائع الخطرة فى الميناء بحيث تساير ماهو معمول به غالبا وخاصة ان المنظمة البحرية العالمية اصدرت تعديلاتها عام ١٩٩٥ والذى نفذ اعتبارا من عام ٩٧ والتى توضح هذا المفهوم .

الدكتور ابراهيم الدميرى : بالنسبة لموضوع البضائع الخطرة ونقلها وتحركها لقد تعرفت علي زميل مصرى يعيش فى الولايات المتحدة وهو متخصص فى هذا المجال واسمه د. عصام رضوان وقد طلبت منه زيارة القاهرة لاعداد دليل ، ضوابط ومعايير لتسيير حركة نقل البضائع الخطرة داخل الموانئ المصرية وقد سبق له اعداد مثل هذا الدليل في امريكا وجنوب افريقيا والسعودية وسيتم اصدار هذا الدليل قريبا.

تعقيب للمهندس **طارق فهمي** : ليس فقط عدد اللنشات غير كافية ولكن ايضا حجم هذه اللنشات مما يسبب غلق الميناء بصفة مستمرة فى الشتاء .

المهندس **حسام لهيطة** بالنسبة لكوبرى المحمودية كانت التوصية هى تقوية الكوبرى ليتحمل المرور بين ميناء الاسكندرية والمحمودية ويوجد فى كوبرى المحمودية عائق بسبب ارتفاعه وهذا يسبب عدم استطاعة الكونتنر المرور من جانب الميناء الي جانب اخر ولذلك اطالب بازالة الكوبرى.

ايضا عدد كبير من المشروعات التى تتم فى مجال البترول والبتروكيماوت تتطلب نقل طرود ذات اوزان وابعاد خاصة وهى لاتستطيع النزول فى ميناء الدخيلة كما ان الطريق الصحراوى والطرق التى تؤدى الي مواقع العمل حيث يوجد كوبرين موجودين خارج الميناء هما كوبرى الزراع البحرى وكوبرى الكيلو ٢١ وهما غير مهيئين لنقل هذه المعدات ذات الاوزان الثقيلة وهذا يسبب مشاكل عديدة وعدم امكانية نقل بعض الطرود ولذلك مطلوب عمل طريق اللاحات مباشرة الي ميناء الدخيلة وهذا موجود فى المخطط ولكن لم يتم تنفيذه او اعادة بناء كوبرى اخر لحل مشكلة عبور الترع كما ان

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

في اجتماع مجلس الوزراء القادم:

قرارات فورية لكل مشاكل النقل البحرى

يستعرض مجلس الوزراء، فى اجتماعه المقبل برئاسة الدكتور عاطف عبيد، الحلول الفورية والقرارات اللازم اتخاذها لسرعة حل جميع المشكلات المتعلقة بالاداء داخل الموانئ البحرية بكل اجهزتها الرقابية والإدارية والجمركية والأمنية، بالإضافة إلى وضع نظم متطورة ومتكاملة لرفع كفاءة تلك الموانئ بتكليف بيت خبرة متخصص، على ان تنتهى الدراسات المقترح تطبيقها خلال ستة اشهر، ويشارك فيها خبراء وزارة النقل..

والمجموعة الوزارية لتطوير الموانئ تستجيب لتوصيات الندوة

استجابة للتوصيات التى طرحتها ندوة النقل البحرى فى القرن الحادي والعشرين فى خدمة الاقتصاد القومى والتى نظمتها غرفة ملاحة الاسكندرية لحل مشاكل النقل البحرى .. استعرضت المجموعة الوزارية لتطوير الموانى البحرية برئاسة الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء الأسبوع الماضى كافة المشاكل التى طرحتها جلسات الندوة وورش العمل للبحث والمناقشة فى حضور الدكتور ابراهيم الدميرى وزير النقل والمواصلات، والدكتور مختار خطاب وزير قطاع الاعمال العام وحددت الخطوات التى يجب اتباعها لمواجهة هذه المشاكل تمهيدا لاصدار القرارات التنفيذية والحلول الفورية لسرعة حل جميع المشكلات المتعلقة بالاداء داخل الموانى البحرية.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــدد :	١٦٢٢
المصـــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٢/٧

مشاكل الموانئ المصرية تجد حلا!!

شخصت ندوة النقل البحري في القرن الواحد والعشرين ... الاقتصاد القومي التي اعدتها غرفة الملاحة بالاسكندرية المشاكل والمعوقات التي تواجه الموانى المصرية وحددتها فى ست مشكلات اساسية تناولتها الندوة بالدراسة والبحث والمناقشة فى حضور الدكتور ابرهيم الدميرى وزير النقل وفى مبادرة غير مسبوقة قام وزير النقل على الفور بتحديد هذه المشكلات واقتراح اساليب حلها وعرضها على اللجنة الوزارية تمهيدا لاتخاذ الحلول المناسبة وكيفية التنفيذ ثم عرضها على مجلس الوزراء لاتخاذ الخطوات التنفيذية للعمل.

وتتمثل المشكلات الست التى تواجه الموانى المصرية ومقترحات الحلول ووسائل التنفيذ فيما يلى:

مشاكل الموانى البحرية المصرية

والحلول الفورية اللازمة لها

المشكلة	التوصية بالحلول المقترحه	وسيلة تنفيذ التوصيه
١ - تعدد الاختصاصات والجهات الاشرافيه من وزارات مختلفه داخل الميناء	١ - تشكيل مجلس اعلى للموانى برئاسة وزير النقل ويضم ممثلين عن الوزارات والهيئات المختلفه مفوضين باتخاذ القرارات كما يضم عددا من الخبراء فى مجال الموانى البحرية وتشغيلها .	قرار من رئيس الجمهورية
	٢ - يخضع للاشراف الادارى لرئيس مجلس ادارة هيئة الميناء العاملون باجهزة الدولة المختلفه التى تباشر اختصاصا مرتبطا بالعمل فى الميناء، ويكون له بالنسبة لهؤلاء سلطة الوزير فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات المجلس الاعلى للموانى او قرارات مجلس ادارة الهيئة أو قراراته فى المسائل التى يفوض فيها .	قرار من رئيس الجمهورية
	٣ - فيما عدا الرسوم الجمركيه والرسوم الاخرى المفروضه بقانون لا يجوز للاجهزة التابعة لوزارات الداخلية والدفاع والصحة والزراعة والصناعة وغيرها تقاضى اى مقابل للخدمات تحت أى مسمى الا بعد موافقة المجلس الاعلى للموانى .	قرار من رئيس الوزراء

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

٢ - انخفاض الكفـــاءة الانتاجيـــة للموانـــى البحرية	١ - يستمر العمل بالموانى ٢٤ ساعة بالنسبة للصادرات دون تحصيل أى مقابل اضافى و ١٦ ساعة بالنسبة للواردات ، ويطبق ذلك على جميع الجهات العاملة بالميناء . ٢ - على الجهات الرقابيـة كـل فيمـا يخصـه توفير العاملين و المعدات والمعامل اللازمة فى كـل ميناء رئيسـى (اسكندرية - دمياط - بورسعيد - السويس) حتى لا يلزم المتعاملون بالانتقال الى موانى اخرى او الرجوع الى جهات مركزية بالقاهرة .وكذلك انشاء مجمع موحد لكافة الجهات الرقابية داخل الموانى ومجهز بكافة المعامل وذلك حتى يمكن مستقبلا دمج كافة الجهات الرقابيه فى جهة واحده تتعامل مع المستورد والمصدر وتتسلم عينه واحدة فقط.	قرار من رئيس الوزراء للـــوزارات والجهـــات المختصـه (ابـدى القطـاع الخاص استعداده للمساهمه فـى تمويـل انشـاء هـــذه المعامل)
	٣ - يقوم كل جهاز من اجهـزة الدولـه العاملـه بالميناء بتنفيذ القواعد والاجراءات الخاصه به ويكون مسئولا عن توقيت تنفيذها امام رئيس هيئة الميناء. ٤ - بناء على المعلومات التى توفر من جميع اجهزة الدولة العاملة بالميناء تقوم كل هيئة ميناء باصدار دليل عمل يشمل جميع الاجراءات التى تتم داخل الميناء وتوقيتاتها والرسوم عدا الجمركيه والتعريفات ومقابل الخدمات وحجم ومقدار العينات المطلوب تحليلها بـاللغتين العربيـة والانجليزية على ان يشمل الدليل ضوابط تداول البضائع الخطرة على ان يصدر هذا الدليل خلال ثلاث شـهور من تـاريخ اعتمـاد هـذه التوصيات - ويكون ملزما لجميع الجهات العاملة داخل الميناء .	رئيس هيئة الميناء قرار من وزير النقل



الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

المشكلة	التوصية بالحلول المقترحه	وسيلة تنفيذ التوصيه
	٥ - انشاء شبكة للمعلومات والحسابات الالية (EDI) تربط كافة الجهات التى تعمل داخل الميناء بعضها ببعض وتحديث بياناتها أولا بأول وتشمل هيئة الميناء والجمارك وكافة الجهات الرقابية والمخازن والساحات والتوكيلات الملاحية والمصدرين والمستوردين .... وذلك حتى تستطيع كافة الجهات استلام المعلومات الخاصة بالبضائع العابرة عن طريقها الكترونيا وتوفير الوقت وتفادى تكرار العمل مع وضع اطار تشريعى لاعتماد حجية هذه المستندات .	وزارة الاتصـــــالات والمعلومـــات وهيئـــات الموانى وزارة العـــدل
	٦ - توسيع قاعدة اتصال المتعاملين بالجمارك عن طريق الحاسبات الالية مع تطوير النظام الحالى لتمكينهم من استخدام الحاسبات الاليـة الشخصية المتوفره لديهم مع امكانية الدخول على الشبكة عن طريق الانترنيت واعادة النظر فى تكلفة التوصيل الحالية حتى يشترك فيها جميع المتعاملين معها .	وزارة الاتصـــــالات والمعلومـــــات ووزارة المالية وهيئات الموانى
	٧ - تطبيق قرار وزير المالية رقم ١٢٦٨ لسنة ١٩٩٦ والخاص باستخدام إقرار جمركى مستخرج من الحاسب الآلى به ٦ توقيعات بدلا من ٣٢ توقيعاً حاليا .	وزارة المالية
	٨ - رفع كفاءة الموازين بميناء الاسكندرية والموانئ الاخرى وربطها بالحاسب الآلى .	وزارة النقل
	٩ - عمل بطاقة لكل شاحنه نقل تتعامل مع الميناء يسجل بها وزن الشاحنه فارغه لتوفير الوقت فى تكرار وزنها عند الدخول للميناء .	وزارة النقل (تقوم هيئة الطرق والكبارى بتنفيذ ذلك)
	١٠ - تطوير نظام المهمل الجمركى وتوفير مخازن له خارج الموانى.	وزارة المالية
	١١ - سحب العينات من حمولات السفن بمنطقة المخطاف لرفع كفاءة الميناء	الوزارات المختصه
	١٢ - توفير العدد الكافى من لنشات الارشاد الداخلية والخارجية وذلك لسرعة دخول وسفر البواخر مع دراسة طرح هذه الخدمة للقطاع الخاص .	وزارة النقل
	١٣ - البدء الفورى فى اعادة استغلال الميناء النهرى بترعة النوبارية كامتداد لميناء الاسكندرية .	وزارة النقـــل ووزارة المالية ووزارة الداخلية

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

١٤ - الاسراع فى اصدار التشريع الخاص برقابة الدوله على الميناء تنفيذا لمذكرة التفاهم لدول شمال افريقيا وشرق البحر المتوسط التى وقعتيا مصر .	الاسراع فى الحصول على موافقة مجلس الشعب
١٥ - وضع تشريع جديد لازاله حطام السفن الجانحه أو المتروكه بالمياه الداخلية أو الاقليمية (تعديل قانون الكوارث البحرية رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١) مع تعاون الجهات القادره بالدولة على اداء هذه المهمة بالتكلفة الفعلية لها.	وزارة العدل بالتنسيق مع وزارة النقل - وزارة الدفاع - هيئة قناة السويس
١٦ - استخدام اجهزة الـ X-RAY فى المعاينة الجمركيه للبضائع المحواه او المعباه داخل صناديق - لتوفير وقت الكشف .	وزارة المالية
١٧ - حل مشكلة التموج فى ميناء الدخيله بالاسراع فى اتخاذ القرار المناسب	وزارة النقل (هيئة ميناء

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

١ ــ تعدد الاختصاصات و الجهات الاشرافيه من وزارات مختلفه داخل الميناء

القرارات

١ ــ إعداد مشروع قرار جمهورى بتشكيل المجلس الاعلى للرقابة على أعمال الموانى يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القادمة .

٢ ــ إعداد مشروع قرار جمهورى باخضاع العاملين بالاجهزة المختلفة للدولة بالميناء للاشراف الادارى لرئيس مجلس ادارة هيئة الميناء يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القادمة .

٣ ــ إعداد مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء بشأن عدم فرض أى مقابل للخدمات خلافا للرسوم المفروضة بقانون إلا بعد موافقة المجلس الاعلى للرقابة على أعمال الموانى و يعرض فى جلسة مجلس الوزراء القادمة .
يقوم السادة الوزراء بعرض ما يرونه بخصوص هذه التعريفات فى جلسة مجلس الوزراء القادمة .

٢ ــ انخفاض الكفاءة الانتاجية للموانى البحرية

القرارات

١ ــ اعداد مشروع قرار رئيس مجلس الوزراء بشأن امتداد العمل داخل الموانى للعرض على مجلس الوزراء .

٢ ــ طلب الى السادة الوزراء المعنيين إعداد التعليمات التنفيذية للجهات الرقابية التابعة لهم و تعرض فى جلسة مجلس الوزراء القادمة .
تتم اجتماعات مع رئيس هيئة الميناء لعمل اللازم بشأن الخطوات التنفيذية و الاحتياجات المالية و تدبير المساحات اللازمة .



الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور :	٢٠٠٠/٢/٧

المشكلة	التوصية بالحلول المقترحه	وسيلة تنفيذ التوصيه
	لانشاء حاجز الامواج لرفع كفاءة تشغيل محطة الحاويات	الاسكندرية)
٣ - اساءة استخدام الحق فى الحجز التحفظى على السفن الاجنبية التى ترتاد الموانى المصريه (مثل مشكلة السفن الاوكرانيه)	تحديد دوائر خاصه بمحاكم الاسكندرية والسويس وبورسعيد ودمياط للفصل فى المنازعات المتعلقه بالحجز التحفظى على السفن .	وزارة العـــدل
٤ - انخفاض معدلات التحويه فى مصر بالقياس بالمعدلات العالمية	الاسراع فى إنشاء الموانى الجافه (محطات الحاويات - سكه حديد ونقل نهرى)	وزارة النقل (جارى اتخاذ اجراءات انشاء محطة حاويات بشتيل ومحطة حاويات أثر النبى
٥ - المشكلات البيئية	١ - اتباع قانون حماية البيئة داخل الموانى واعادة فتح فتحات الاشتومه لتجديد المياه داخل ميناء الاسكندرية . ٢ - انشاء افران حديثه داخل الموانى الرئيسة لاعدام الرسائل المرفوضة من الاجهزة الرقابية والتى لا يمكن اعادة تصديرها .	هيئة ميناء الاسكندرية ووزارة الدفاع (القوات البحرية) وزارة النقل (هيئات الموانى) بالتعاون مع وزارة البيئة
٦ - مشكلة الساحات فى ميناء الاسكندرية	١ - الاستغلال الامثل للساحات والمخازن وعمل ساحات ومخازن متخصصه لكل نوعيه من نوعيات البضائع . ٢ - وضع تخطيط شامل لميناء الاسكندرية مع الاستفاده من الدراسات السابقه .	وزارة النقل - هيئة ميناء الاسكندرية - الشركة القابضة للنقل البحرى تم تكليف كلية الهندسه جامعة الاسكندرية بعمل هذا المخطط .

توصيــــات

١ - اصدار التشريعات اللازمة لتحويل هيئات الموانى الى وحدات اقتصادية مستقله ذات اكتفاء ذاتى على ضوء دراسة يقوم بها مكتب استشارى متخصص بتمويل من احدى هيئات المعونه .

- مراجعة القوانين والقرارات القائمة . الخاصة بالنقل البحرى وتعديلها بما يسمح بتنفيذ الحلول المقترحه . وتقوم وزارة النقل حاليا بهذه المراجعة .

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢٢
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/٢/٧

٣ ـ اساءة استخدام الحق فى الحجز التحفظى على السفن الاجنبية التى ترتاد الموانى المصرية (مثل مشكلة السفن الاوكرانيه)

القرارات

وافق السيد وزير العدل على عمل دوائر للفصل فى منازعات الحجز التحفظى خلال شهر .

٥ ـ مشكلات البيئة .

القرارات

٢ ـ تقوم هيئات الموانى بوضع مواصفات الافران اللازمة وعرضها على جهاز البيئة و على وزارة الانتاج الحربى على ان تطرح فى مناقصات قبل شهر يونيو .

٦ ـ مشكلة المساحات فى ميناء الاسكندرية .

القرارات

١ ـ تقوم هيئات الموانى بتنفيذ التوصية و تقوم الجمارك باخلاء المهمل و خاصة من ميناء الاسكندرية و غيرها فورا .

و جه السيد رئيس الوزراء بتشكيل لجنه من هيئات الموانى و العاملين من الوزارات المختلفة داخل الموانى لدراسة الحلول الدائمة مع قيامهم بزيارات ميدانية خا

للتعرف على اساليب العمل الحديثة داخل الموانى مع اهمية الاستعانه باستشارى متخصص فى هذا المجال ورفع التوصيات خلال ٦ اشهر .

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	محمد عبد الرشيد
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	٤١٤٠٦
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/٤/١٨

رئيس هيئة تنظيم الاتصالات الأردني:

خصخصة الإتصالات هى الطريق لتنمية حقيقية للاقتصاد العربى

كتب ـ محمد عبدالرشيد:

اكد د. يوسف منصور رئيس هيئة تنظيم الاتصالات بالاردن التزام الأردن بانفتاح قطاع الاتصالات فى نهاية عام ٢٠٠٤، وبذلك يتم تحرير القطاع كلية وفى سبيل ذلك فقد تم انشاء الهيئة فى عام ١٩٩٥ بخصوص العمل فى هذا المجال وكانت الخطوة الاولى فى سبيل خصخصة القطاع والانتقال من ملكية الحكومة لهذا المرفق.

وأشار الى ان قوانين تنظيم الهيئة تؤكد ضرورة الفصل بين المشغل والمنظم وتحولت من خلالها مؤسسة الاتصالات الأردنية إلى شركة تدار على اسس ربحية وتجارية خاضعة لقانون الشركات الأردنى وذلك فى عام ١٩٩٧.

واضاف أن إنشاء هيئة اتصالات مستقلة فى الأردن يعطى اشارة واضحة للمستثمرين بعدالة المناخ الاستثمارى فى قطاع الاتصالات وعدم التمييز تجاه اى من المشغلين حتى لو كان مملوكا للدولة. وبهذا تم دخول العديد منهم الى سوق الاتصالات الأردنية فهناك رخصتا محمول و١٨ رخصة تراسل بيانات، ورخصتا هواتف عمومية، ورخصتا نداء الى وايضا رخصة تراسل من خلال الأقمار الصناعية وهناك توجه حاليا لترخيص العديد من الشركات الاخرى.

واشار الى أنه تم اخيرا بيع ٤٠٪ من اسهم الشركة الاردنية المملوكة للدولة إلى تجمع استثمارى يضم بعض كبريات الشركات العالمية حيث يتولى هذا التجمع بموجبه إدارة الشركة كليا.

وقال د. يوسف منصور إنه يجب على الدول العربية مواكبة التطورات المتلاحقة فى هذا القطاع الحيوى الذى يخدم أغراض التنمية الاقتصادية العربية فى جميع المجالات الاخرى، وطالب بضرورة وجود آليات تنسيقية عربية على مستوى منظمى القطاع، وكذلك المشغلين وعلى مستوى صانعى السياسات وذلك لأهمية التنسيق العربى والتعاون مع الإدارات العالمية والتكتلات الاقليمية وكذلك المصنعين.

وأشار الى ان سوق الاتصالات العربية بحاجة إلى تحفيز من قبل القطاع الخاص العربى وأن ذلك لا يتم إلا من خلال الخصخصة الاطر التشريعية المنظمة والعادلة التى تخلق جوا من العدالة تضمن حقوق المستثمرين، وكذلك المستهلك النهائى للخدمة وهو المواطن العربى الذى هو الغرض من التنمية اساسا، كما يتم ذلك من خلال المنافسة، حيثما أمكن وبالسرعة الممكنة وبفتح الاستثمارات فى الاتصالات التى هى من انجح الاستثمارات واكثرها مردودا على المستثمر.

وقال بالنسبة لتجربة الأردن فى مجال الخصخصة إنها كانت الأولى فى العالم العربى من حيث إنشاء هيئة تنظيم قطاع الاتصالات: وكذلك الاولى فى خصخصة الشركات بها، وقد أدى ذلك الى زيادة حجم الاستثمارات طرديا فى القطاع والذى ارتفع معدل الاستثمار فيه الى ١٠ اضعاف ما كان عليه قبل ٦ سنوات اى قبل الخصخصة كما أن نسبة التوظيف المباشر فى القطاع إزدادت بـ ٥٠٪ خلال الفترة نفسها.

واشار الى اسعار خدمات الاتصالات وقال إن الاسعار المحلية من ارخص الأسعار فى العالم فقد كانت مؤسسة الاتصالات سابقا تعتمد على الاتصالات الدولية والتى تشكل ٧٪ من حجم المكالمات الكلى و٩٠٪ من دخل الشركات، تقوم من خلاله بدعم اسعار المكالمات المحلية. اما الآن فهناك توجه نحو إعادة التسعير بحيث يتم رفع اسعار المكالمات المحلية تدريجيا بدءا من هذا العام وبنسبة بسيطة وعلى مدى ٥ سنوات وفى المقابل تخفيض اسعار المكالمات الخارجية وبخاصة الدول العربية لتتناسب مع متطلبات الأردن التنموية وخدمة أغراض التنمية والاقتصاد والتعاون مع الدول الشقيقة والأجنبية. ولتشجيع حركة التجارة البينية وهناك نية لخفض اسعار المكالمات مع الدول العربية التى هى فى الاصل أقل من الأسعار المتفق عليها من خلال الجامعة العربية.

واشار رئيس الهيئة الاردنية الى اتفاقيات التجوال الدولى حيث سمح للشركات الاردنية بعمل اتفاقيات مع جميع دول العالم دون أدنى تدخل من قبل هيئة تنظيم الاتصالات فى هذا الأمر إلا من خلال الاطلاع فقط على نصوص الاتفاقية بحيث لا تتعارض مع رخص المشغلين المحليين.

واشار إلى حرص الهيئة على مبدأ الشفافية حيث يتم الاعلان عن جميع الرخص الممنوحة على شبكة الإنترنت ليتم الحصول عليها من قبل جميع المستثمرين كما يمكن الاتصال بالهيئة إلكترونيا وتقديم الطلبات الكترونيا كذلك .كما تقوم بعمل نشرات شهرية وسنوية توزع على جميع المهتمين بالقطاع فى الأردن وخارجه فالقاعدة الاساسية هى العدالة فى التعامل خدمة الجمهور الذى هو أساس التنمية فى الأردن.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/١/٢١

مؤتمر النقل فى القرن الـ ٢١ :

روشتة النقل البحرى

الواقع الحالى للموانىء المصرية يؤكد معاناتها من مشاكل عديدة.. اهمها ان الميناء حاليا يعتبر هيئة حكومية خدمية تطبق فيه جميع اللوائح الحكومية مثلما تطبق باى وحدة خدمية فى أى قرية من قرى الجمهورية بينما الميناء حتى معظم موانىء العالم المتقدم يعتبر وحدة اقتصادية ومصدرا مهما من مصادر الدخل القومي للدول وليس اساس الدخل الحكومي بالمفهوم المطبق لدينا.

وقد أدى هذا الى تدهور احوال الموانىء المصرية وانه برغم انفاق مليارات الجنيهات على انشاء هذه الموانىء إلا أن ما يتم صرفه على صيانتها يعادل قروشا قليلة.

ولان النقل والتجارة وجهان لعملة واحدة فكلما زادت كفاءة الخدمة للنقل زادت ايراداته وبالتالى زادت عائدات التجارة ولذلك فاستمرار هذا الوضع للموانىء المصرية لا يعتبر اهدارا لمصدر مهم ورئيسي من مصادر الدخل القومي فقط ولكنه اهدار أيضا لمزيد من الوقت الضائع الذي يزيد بدوره من تكلفة الواردات والصادرات.

ايضا الاجراءات المطبقة حاليا من غالبية الجهات المتعاملة مع الجمارك اجراءات مطولة تستغرق زمنا كاملا بجانب وجود ظاهرة مافيا المزادات حيث تنص التعليمات على عدم جواز بيع البضاعة قبل مرور أربعة اشهر او شهر.. ورغم ان هذه المهلة المقررة لصالح صاحب البضاعة ليتسنى له تدبير الضرائب والرسوم.. الا ان الذى يحدث هو ترك البضاعة تباع بالمزاد العلنى ليشتريها صاحبها وبذلك يتهرب من سداد النولون والارضيات وغرامات الحاويات التى قد تتجاوز قيمة البضاعة ذاتها. لمواجهة المشاكل التى تواجه النقل البحرى والتحديات والمستجدات التى شهدتها الساحة الدولية التى من اهم معالمها ظهور عصر تكتلات المشروعات الملاحية العملاقة ودور الرقابة الدولية على السفن وثورة الاتصالات والمعلومات والشبكات الالكترونية التى جعلت من العالم قرية وسوق واحد... عقدت غرفة ملاحة الاسكندرية اول امس مؤتمرا عنوانه «النقل البحرى فى القرن الحادي والعشرين لخدمة الاقتصاد القومي» اقترحت من خلاله تحويل الموانيء الى هيئة اقتصادية او خصخصتها.

وقد شهد المؤتمر الدكتور ابراهيم الدميرى وزير النقل والدكتور محمود محيى الدين مستشار وزير الاقتصاد نائبا عن الدكتور يوسف بطرس غالى وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية والدكتور مختار خطاب وزير قطاع الاعمال العام واللواء محمد عبدالسلام المحجوب محافظ الاسكندرية والفريق أحمد صابر سليم قائد القوات البحرية واللواء مجدى ناصف وكيل اول وزارة النقل ومحمود حاتم القاضى رئيس غرفة ملاحة الاسكندرية ونخبة متميزة من المسئولين وخبراء النقل البحرى.

وناقش المؤتمر من خلال ٣ ورش عمل دور الجمارك والجهات الرقابية فى تحسين اداء الموانىء المصرية وتطوير القوانين التى تؤثر على نشاط النقل البحرى لتلائم آليات السوق وتاثير ادارة الموانيء على اقتصاديات النقل البحرى.

اللواء حاتم القاضى:

تحديات كثيرة للقطاع الخاص فى النقل البحرى

وفى كلمته اشار اللواء حاتم القاضي رئيس مجلس ادارة غرفة ملاحة الاسكندرية الى ما شهده الاقتصاد المصرى خلال الفترة الماضية من تعاظم لدور القطاع الخاص فى التنمية الاقتصادية نتيجة إعادة الهيكلة والاصلاح الاقتصادى والخصخصة وتعديل قوانين الاستثمار والنقل البحرى والاهتمام بالتصدير وواكبت هذه الاجراءات تطورات ومستجدات اهمها ظهور عصر تكتلات المشروعات الملاحية

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

العملاقة ودور الرقابة الدولية على السفن وثورة الاتصالات والمعلومات والشبكات الالكترونية وعلى ذلك فان على القطاع الخاص ان يواجه هذه التحديات ويتكيف مع الترتيبات الاقتصادية الدولية.

وطالب اللواء حاتم القاضى بتعديل القوانين والتشريعات والقرارات الحالية التي صدرت معظمها عندما كانت انشطة صناعة النقل البحرى تحت هيمنة الحكومة أو القطاع العام وذلك لتلائم نظام اليات السوق وتحرير التجارة ليتيح للقطاع الخاص مزاولة انشطته ايضا - تعديل قرار الحد الادنى لتعريفة خدمات الوكالة الملاحية رقم ٣١ لسنة ١٩٩٧ وكذلك توحيد المسئوليات بهيئات الموانىء وتطوير العمل بالموانىء القديمة ومعالجة المشاكل التى تواجه ميناء الاسكندرية من التلوث - العشوائيات - السكك الحديدية - تطوير كوبرى المحمودية داخل الميناء - تطويرقوانين العمالة البحرية تحويل الموانىء الى وحدات اقتصادية او خصخصته . هذا وغيره الكثير من المشاكل التى تحتاج الى حلول لينطلق القطاع الخاص في النقل البحرى قادرا على تحدى الامواج الدولية ومنافستها من اجل زيادة الدخل للاقتصاد القومى فى النهاية.

معوقات اداء الموانيء المصرية

وفى دراسة حول «دور الجمارك والجهات الرقابية فى تحسين اداء الموانىء المصرية» اعدها كامل النجار رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال الاعمال بالاسكندرية اوضحت ان الموانىء هى عنق الزجاجة بمنظومة النقل الدولى خاصة متعدد الوسائط من الباب الي الباب اذا توافرت البنية التحتية والفوقية.

واضافت ان تطوير الادارة بميناء الاسكندرية والوصول به الى مستوى العالمية يتعين اصلاح وتطوير العمل بجميع الهيئات والمصالح الحكومية العاملة داخل الميناء والمؤثرة فى تشغيله واهمها مصلحة الجمارك والتى ليست مهمتها تحصيل الضرائب والرسوم فقط بل معاونة هذه الجهات فى تنفيذ التشريعات التى تهدف الى حماية الثروة القومية.

واشارت الدراسة الى ان الاجراءات المطبقة حاليا مطولة وتستغرق وقتا ولا يوجد دليل عمل بغالبية هذه الجهات واذا كان موجودا وطالبت بتنفيذه قالوا ان هناك تعليمات لاحقة قد صدرت لاغية لماهو موجود او تعدله.

وحددت الدراسة المشكلات التى تواجه المتعامل مع مصلحة الجمارك والجهات السابقة وفي :

اولا: بطء اجراءات سحب البضائع:

حيث يتفق الجميع علي بطء الاجراءات الجمركية اللازمة لسحب البضاعة لكثرة التوقيعات المطلوبة عند الافراج عن اى رسالة ولو بضائع الترانزيت حتى بلغ عدد التوقيعات ٣٢ توقيعا وذلك وفقا لدليل الاجراءات الجمركية اليدوية المطبق منذ عام ١٩٨٤

ومن المؤكد انه في حالات الاستعجال لاتستغرق هذه التوقيعات سوى يوما واحدا ولكن في الظروف العادية من حق كل من له حق التوقيع ان يراجع ويدقق كيفما شاء حتى لايقع فى الخطأ ويتعرض للعقاب.

والعلاج في الاستخدام الفعلى للحاسبات الالية الموجودة حاليا بالجمارك والقادرة على اختصار التوقيعات اللازمة الى ستة توقيعات فقط وذلك وفقا لقرار وزير المالية رقم ١٢٦٨ لسنة ١٩٩٦ الصادر باعتماد نموذج الاقرار الجمركى الآلي الموضح به وظائف المكلفين بمراجعته. وفور صدور هذا القرار بدات المواقع الجمركية فى تطبيقه دون معوقات نظرا لان الحاسب الآلى نفسه يعتمد على قاعدة معلومات شاملة لكافة الضرائب والرسوم

الموضوع الرئيسي : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢١
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور : ٢٠٠٠/١/٢١

ورغم ان دليل الاجراءات الالية قد صدر بقرر رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٧ وذلك تنفيذا لقرار وزير المالية المشار اليه الا ان هذا القرار قد تم التحفظ الكلى عليه ولم يصدر بشأنه الغاء او تعديل وبدات المواقع التنفيذية فى استخدام الاقرار اليدوى والاقرار المميكن وبالتالى لايزال عند المشاركين فى اتمام الاجراءات حتى اليوم هو ما ورد بدليل الاجراءات اليدوية .

هذا عن الاقرار الجمركى الوارد اللازم لسحب البضاعة والذى من خلاله يمكن احتساب الضرائب والرسوم والمستندات المطلوبة للافراج عن البضاعة طبقا لما جاء بكافة التشريعات المشار اليها خلال دقائق معدودة فلو تم استيفاء المستندات والموافقات المطلوبة للافراج عن البضاعة من الجهات المشار اليها يتم سداد الرسوم والافراج فورا عن البضاعة وهنا يكمن دور الجهات . فاما ان تصدر الموافقة فورا بعد الاطلاع على المستندات المطلوبة او بعد الفحص الظاهرى او المعملى او يتم الافراج تحت التحفظ.

ماهو المطلوب حاليا لانجاز هذا العمل النموذجى؟

- سرعة طباعة التعريفة الجمركية والمتضمنة لكافة المعلومات المدرجة بالحاسب الآلى.
- ضرورة الاخذ فى الاعتبار ان التعريفة المتكاملة الحالية سوف يتم اعادة طبعها بعد تعديلها وفقا لهيكل النظام المنسق المطبق دوليا منذ عام ١٩٩٦ لذا يكون من الراى تفاديا لاعادة الطبع وتوفيرا للنفقات وتنفيذا لاتفاقية الجات بضرورة التزام الدول الاط اف بهيكل النظام المنسق لعام ١٩٩٦ حتي يتم طبع التعريفة المتكاملة ٣- طبع شروح جداول التعريفة الجمركية وقرارات التبنيد الجمركى الدولية والمحلية للقضاء على مشاكل التعريفة وتوفير الوقت في التظلم
- الاهتمام بسجل المتعاملين مع الجمارك والتنبيه مشددا بعدم مطالبة اصحاب الشأن المسجلين بصور او اصول مستندات القيد بالسجل ومعاقبة كل من يخالف ذلك
- اعداد قاعدة بيانات اسعار موحدة في جميع المواقع يتم تبويبها تبعا لبنود التعريفة الجمركية وبذلك نقضى على مشكلتى الاسعار والبنود شريطة ان تكون مشتملة على المواصفات التجارية للسلع .
- السماح للمتعاملين مع الجمارك بربط حاسباتهم الشخصية بالحاسب المركزى للجمارك نظير اشتراك معقول مادامت متوافقة معه بحيث تتيح لهم التعرف على وصول السفينة او الطائرة او غيرها ويمكنهم القيام بعد ذلك بالخطوات الاخرى المطلوبة لانهاء اجراءات رسالتهم
- التاكيد على استمرار نظام المراجعة الفورية المطبق حاليا بعد سداد الرسوم مع الزام القائم بالمراجعة بالاستجابة لطلب صاحب الشأن فى التوقيع على إذن الافراج بما يفيد ابراء ذمته او تقديم مذكرة بالخلاف ودون الاخلال بحق صاحب البضاعة في الافراج عنها دون سداد فرق الرسوم الا بعد ان تثبت المناقضة نهائيا
- مع استخدام الحاسبات الآلية واتاحة قواعد المعلومات السابق الاشارة اليها للجميع يدويا واليا لم تعد هناك حاجة الى انشاء مجمعات متخصصة فى الاعفاءات او الاتفاقيات او مجمعات للسماح المؤقت والدورباك او مجمع للمعلقات لانه يعنى عدم الاعتراف بوجود الحاسب الآلى وامكانياته الكبيرة.
- مع انشاء قواعد بيانات الاسعار لم يعد الجمرك في حاجة الى انشاء مجمعات متخصصة في تثمين سلع معينة الا اذا كان التخصص مكانيا
- تدريب العاملين والمتعاملين على استخدام التعريفة وتشغيل الحاسب الآلى والاستفادة من قواعد البيانات وكيفية ادراج الاسعار بالحاسب.. الخ مع الاعلام عن القرارات الجديدة المنظمة للعمل للقضاء على عدم الوعى
- بيع البضائع باقل من الضرائب والرسوم المقدرة عليها والنصيحة للمستورد ان يشتريها بالمزاد العلنى وبالتالى يتهرب من سداد النولون والارضيات وغرامات الحاويات التي قد تتجاوز قيمة البضاعة والحل الجذرى لهذه الظاهرة للقضاء على مافيا المزادات المحترفين هو تعديل قرار وزير المالية رقم ٧٤ لسنة ١٩٦٨ الذي كلف هيئة المبيعات الحكومية ببيع البضائع المهملة بالاشتراك مع مصلحة الجمارك بما يسمح لها ان تبيع البضائع التي يرغب اصحابها فى بيعها مباشرة دون مزاد بالسعر الذى يتمسك به

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الجمرك لعجزه عن سداد الرسوم فاذا بيعت الرسالة خلال فترة محددة علي هذا الاساس تحصل الخزانة العامة على حقها كاملا ويحصل صاحب البضاعة علي حقه طبقا لاقراره الجمركى وعلى ان يخصم منه ١٠٪ من اجمالى ثمن البيع لصالح الخزانة العامة كتكلفة بيع ولا يرد اليه صافى الحصيلة الا بعد سداد النولون والارضيات وغرامات الحاويات واذا لم تتبع على اساس الضم الجغرافى خلال فترة محددة يعاد النظر فى التقدير واما ان يسدد صاحبها الرسوم بنفسه علي اساس التقييم الجديد او يتركها تباع بالطريقة المباشرة.

اما النظم الجمركية المختلفة فهى تتضمن نظام الاستيراد برسم الوارد النهائى من الخارج - اعادة الاستيراد - الاستيراد المؤقت - الاستيراد برسم المناطق الحرة - نظام الاستيراد برسم مدينة بورسعيد الحرة - الاستيراد برسم العبور «ترانزيت».

والمطلوب تعاون الجهات الرقابية السابق الاشارة اليها مع مصلحة الجمارك لتحديد موقف كل نظام من هذه النظم الخاصة من التشريعات المشار اليها وعلى مصلحة الجمارك ميكنة هذه النظم طبقا لما يتم الاتفاق عليه مع الجهات المختصة حتى يمكن الافراج عن البضائع الواردة تحت اى من هذه النظم بأيسر واسرع الطرق.

ثانيا :من المشاكل التى تواجه المتعامل مع مصلحة الجمارك هى سوء تطبيق القانون رقم ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ على الخطوط الملاحية المعدل لبعض مواد القانون الجمركى والمنظم للعلاقة بين ربابنة السفن ومصلحة الجمارك.

وانه منذ صدور هذا القانون وقد كثر الخلاف بين التوكيلات الملاحية ومصلحة الجمارك رغم ان جمعيات رجال الاعمال والغرفة التجارية ارسلت اكثر من مرة متضررة من هذا الا انها لم تتلق اى ردود حتى اليوم من وزارة المالية او مصلحة الجمارك. ولا يمكن ان يكون عدم الرد على مكاتبات رسمية صادرة من ممثلى رجال الاعمال تعبيرا صحيحا عن سياسة الحكومة التى تنادى بتشجيع الاستثمار ونحن على يقين ان السبب الرئيسى فى اختلاف التطبيق هو عدم صدور قرار من رئاسة المصلحة يلغى القرار رقم ٣٤ لسنة ١٩٨٥ رغم ما طرا من مستجدات تجعل هذا القرار لاغيا وهناك من اعتبر هذا القرار لاغيا بصفة جزئية منذ صدور قرار وزير الاقتصاد رقم ٣٧٥ لسنة ١٩٩١ باصدار لائحة قانون الاستيراد والتصدير وهنا ك غير ذلك.

والدرس المستفاد من هذا هو عدم التأشير على الطلبات التى تقدم اليها بل وعدم استلام التظلم خوفا من مسئولية الرد على الشاكى والعلاج هو استصدار قرار يوحد المعاملة.

ولقد وصل الحال الى عدم القدرة على استصدار مثل هذا القرار على وجه التحديد هل يتصور اى متعامل ان الجمارك المصرية لاتزال تطبق جداول تنازلات اتفاقية الجات الصادرة عام ١٩٧٠ التي الغيت ولا تطبق جداول يناير ١٩٩٥ رغم مرور خمس سنوات علي صدورها.

الغريب ان بعض المواقع تطبق جداول ١٩٧٠ والبعض يرى انها اصبحت ملغاة ويرفض تطبيقها وفى نفس الوقت لا يطبق جداول ١٩٩٥ حيث لم تتم اذاعتها بصفة رسمية.

وبالطبع فان المستورد الذي يفكر ان يحصل على حقه فى التخفيض طبقا لجداول التنازلات المودعة بمقر منظمة التجارة العالمية بجنيف سوف يتحمل ارضيات وغرامات وحاويات وفى النهاية لن يتلقى ردا مفيدا.

ثالثا: الربط بين الحاسب الآلى الخاص بالجمارك والآخر لهيئة الميناء

هذا الاقتراح توفيرا لوقت المتعاملين مع الجمارك للتوجه الى الميناء والاستفسار عما اذا كانت الرسائل الخاصة بهم قد وصلت من عدمه وفى اى مكان تم تخزينها وهل فيها طرود غير سليمة من عدمه حيث اعدت مصلحة الجمارك برامج تتبع وسائل النقل ومراقبة تفريغها وتخزينها ثم مقارنة ماتم تخزينه وتشوينه بما ورد بقوائم الشحن ومعرفة العجز والزيادة فى شحنة اى باخرة.

الموضوع الرئيسي : الخصخصة — كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي : النقل والمواصلات — رقم العدد : ١٦٢١
المصدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى — تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/٢١

من خلال هذا البرنامج يمكن معرفة رصيد اى مخزن او ساحة حيث يتم الادراج يوميا للبضائع من خلال الربط بين الحاسب الآلى للجمارك والحاسب الآلى لهيئة الميناء كما يمكن تتبع الحاويات ومعرفة كل البيانات التى يمكن استخلاصها من برامج قوائم الشحن او برامج الافراج الجمركى والتطوير الاكثر تقدما هو تزويد المنافذ الجمركية بنهايات طرفية يتم من خلالها صرف البضائع.

رابعا : تغطية العجز فى الموازين الارضية داخل الميناء وتحديثها

معلوم ان الموازين الموجودة بالميناء حاليا غير كافية خصوصا بعد صدور القرارات التى ادت الى وزن جميع السيارات داخل الدائرة الجمركية لمراقبة شرط الحمولة ونقترح ان يزود الميناء بموازين حديثة يمكن ربطها بالحاسب الالى بالجمارك لمنع اى تلاعب بالاوزان مع جعلها قريبة من منافذ الصرف قدر الامكان وهناك خطة لتدبير التمويل اللازم.

كما نقترح ان تقوم الجمارك بعمل بطاقة لكل سيارة نقل بضائع تتعامل مع الميناء اسوة ببطاقة السفينة توضح بها كافة بيانات السيارة و هذا الاقتراح يوفر وقت ومعاناة سائقى السيارات مع كل اذن افراج ويخدم مصلحتى الضرائب العامة وضرائب المبيعات ويمكن من حصر السائقين غير الملتزمين.

خامسا: اعادة النظر فى اسلوب معاينة البضائع

لاشك ان اسلوب معاينة البضائع يؤثر تاثيرا ملموسا في وقت اتمام اجراءات سحب البضاعة وكلما توسعنا فى نسبة الكشف طال الوقت اللازم لحصر وتصنيف البضاعة.

فى الوقت الحالى يتم كشف ١٠٪ من الطرود فاذا وجدت النسبة مطابقة يكتفى بذلك والا يتم كشف الجميع .

المطلوب بالنسبة للحاويات ان يتم اعتبار الحاوية طردا ولا تكشف الا حاوية واحدة من كل عشر حاويات ولا يتم المساس بباقى الحاويات الا اذا وجدت النسبة غير مطابقة لبيان العبوة.

وفى حالة رغبة المستورد فى سحب الرسالة مع تأجيل الكشف بالموقع يستجاب لطلبه بشرط كشف جميع الحاويات بمعرفة اللجنة الموضح اسمها على الافراج الجمركى الآلى او اى لجنة يختارها مدير المجمع.

ومايحدث حاليا يعرض البضاعة للتلف والنهب والسلب اضافة لضياع الوقت والحاجة لساحة كبيرة للكشف.

سادسا: اعادة النظر فى قرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ٢٣٣ لسنة ١٩٩٩

اذا كنا نتطلع الى الوصول لمستوى الجمارك العالمية فيجب ان يكون السحب المباشر للحاويات من الباخرة على وسائل النقل هو القاعدة الاصيلة والفرع هو تخزين البضاعة او تشوينها وهذا لا يمكن تحقيقه الا بعد تطبيق المرحلة الثالثة لضرائب المبيعات حيث يلتزم الجميع بمسك دفاتر وسجلات منتظمة وعدم التعامل بغير الفواتير.

ولكن فى الواقع ان ما جاء بالمادة الثالثة من هذا القرار من ضرورة اتخاذ اجراءات الكشف والمعاينة بالنسبة لما يطلب سحبه مباشرة من الباخرة على وسائل النقل يجعلنا نتمسك بتطبيق السحب المباشر لجميع وسائل الحاويات اذا تمت الموافقة على مطلبنا فى الفقرة السابقة من حيث كشف ١٠٪ من

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الحاويات فقط وهذا يعنى انه بعد احتساب الضرائب والرسوم على ضوء المستندات وتسديد الضرائب والرسوم يؤشر على اذن الافراج برقم الحاوية التى يقع عليها اختيار مدير المجمع او من يفوضه ولا يتم صرف باقى الحاويات الا بعد كشف هذه الحاوية فاذا وجدت مطابقة لبيان التعبئة يصرف الجميع بلا مشاكل اما اذا ظهر اختلاف فى المشمول يكشف الجميع ويحصل الفرق ان وجد زيادة.

وهذا الاقتراح يسهل تطبيقه مع استخدام الحاسبات الآلية فى اعداد الاقرار الجمركى ويؤدى الى ازالة التكدس بالميناء ويوفر نفقات مناولة البضاعة داخل الميناء ويجنب صاحب البضاعة غرامة التأخير وسداد الارضيات وهذا يتطلب استجابة الجمارك لذلك. فما المانع من عمل الاقرار بعد وصول السفينة واستلام اذن التسليم وعلى ان تسدد الغرامة ان وجدت؟!

سابعا: الغاء تعليمات عوائد تفريغ للقيمة سيف واعتبارها ٢٪ حكما فى حالة عدم تقديم مستند التفريغ

ان المادة ٢٢ من قانون الجمارك لا تنص على احتساب عوائد ضمن انواع المصاريف المقبول اضافتها للقيمة للاغراض الجمركية كما ان المادة السابعة من اتفاقية الجات الخاصة بالقيمة لا تنص على ذلك ايضا.

ومن أجل التيسير وسرعة الاجراءات الشرعية نقترح الغاء عوائد التفريغ مقابل الخدمات مع رفع بعض فئات التعريفة على بعض الاصناف بما يوازى قيمة العجز المتوقع.

ثامنا: مشاكل المهمل والبيوع وتتضمن الاتى

١ - تضرر الخطوط الملاحية من وجود اعداد كبيرة من الحاويات مضت عليها مدة المهمل ولم يتم تفريغها واستلام مابها من بضائع تمهيدا لبيعها ومطلوب الاستعانة بالعمالة التى سوف تنتج من تشغيل الحاسب الالى تشغيلا فعليا فى وجود واستلام هذه الحاويات التى مضى على بعضها اكثر من عام.

٢ - اعادة النظر فى قرار رئيس مصلحة الجمارك رقم ١١٢ لسنة ١٩٨٠ الخاص باخضاع جميع الحاويات الفارغة لنظام المهمل بحيث لا يطبق على جميع الحاويات الفارغة التى يرغب الخط الملاحى فى تشوينها لحين الحاجة اليها مادام التوكيل الملاحى يسدد مقابل الارضية للجهة المشرفة على التشوين وفى التكدس تنقل هذه الحاويات الى مستودع عام خارج الدائرة الجمركية

تاسعا: المستودعات الجمركية العامة

تعتبر المستودعات الجمركية العامة لعلاج التكدس بالموانىء وفجأة تراجعت مصلحة الجمارك عن اصدار موافقات بانشاء مستودعات جمركية عامة وليس لدينا اعتراض على اى اشتراطات مقبولة للترخيص بانشاء اى مستودع . ولكن ليس منطقيا ان يطلب ترخيص لكل مخزن داخل المستودع العام.

عاشرا: تخفيض الضريبة الجمركية على سيارات نقل البضائع

يعتبر اسطول النقل البرى مكملا لمعدات الشحن والتفريغ ويجب تناسبه مع معدلات التفريغ والشحن المطلوبة، وعلاوة على ذلك فان نشاط نقل البضائع يعتبرخدميا لكل الانشطة الانتاجية وكلما خفضنا اسعار سيارات نقل البضائع عاد ذلك بالفائدة علي المستهلك.

وطبقا لقرارات الاصلاح الاقتصادى تم تخفيض الحد الاقصى للتعريفة الجمركية على السلع الرأسمالية الى ١٠٪ ومع ذلك لم تتعرض هذه القرارات لسيارات نقل البضائع لكن عاملتها مصلحة الجمارك كسلعة استهلاكية معمرة فخفضت الضريبة المقررة عليها من ٧٠٪ الى ٤٠٪ وظلت حتى اليوم تعامل معاملة السلع الكمالية ولكى نحدد حجم المعاناة التى تعانيها شركات النقل بالسيارات يجدر الاشارة الى انها كانت تخضع لفئة ضريبية قدرها ٢٠٪ شاملة كافة الضرائب والرسوم حتى نهاية عام ١٩٨٤ وقت ان كان سعر صرف المارك الالمانى ٥٠ قرشا والان اصبحت الفئة ٤٠٪ وارد + ١٠٪ مبيعات +٤٪ خدمات واصبح سعر صرف المارك الالمانى ٢٠٠ قرش اى ان الرسوم الجمركية قد تضاعفت ١٢ مرة خلال ١٥ عاما ولذا نطالب بتخفيض الضريبة على سيارات نقل البضائع والمقطورات والجرارات من طراز سيارة من ٤٠٪ الى ١٠٪ كسلعة استثمارية تخدم جميع الانشطة الصناعية او على الاقل اعادتها الى ماكانت عليه عام ١٩٨٥ بواقع ٢٠٪.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــدد :	١٦٢١
المصـــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الحادى عشر: اعفاء معدات الشحن والتفريغ من الضرائب والرسوم

من اجل تحديث معدات الشحن والتفريغ والتستيف والموازين الارضية داخل الميناء ورفع كفاءتها نطالب باعفائها من الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم بما فى ذلك ضريبة المبيعات.

الجهات الرقابية ومشاكلها

انهاء الاجراءات الجمركية بدون فتح الطرود يمكن فى وقت قصير لايتجاوز يوم عمل والمشكلة هي الجهات الرقابية العديدة او ما يطلق عليه جهات العرض التى لاتوافق علي تاجيل فتح الطرود الي مابعد الافراج تحت التحفظ واخذ عينات من الرسالة بموقع صاحب الشأن بل تصر علي عدم الافراج تحت التحفظ حتى لو سحبت العينات داخل الدائرة الجمركية.

ما اسهل أن تقدم اخبارية من مجهول بوجود اسلحة أو مفرقعات أو مخدرات داخل الحاوية أو تصدر تعليمات مستديمة بضرورة عرض كل مايرد من دول معينة لاحتمال وجود مخدرات داخل الرسالة وهذا لايجوز التهاون فى امرها ولكن نقول ماهو المانع فى أن ترسل الحاوية الي موقع صاحب البضاعة فى الحراسة المشددةللشرطة ثم يتم كشفها وتفتيشها بدقة فى حضور صاحبها او المسئول وبذلك نتجنب الضرر المادي والادبى ويضبط متلبسا اذا كان هناك خطأ من جانبه.

هذا عن الجهات الامنية اما الجهات الرقابية فلكل منها وضع خاص يحتاج الي معالجة خاصة فمثلا :

١- هيئة الطاقة الذرية

هل يمكن ايقاف العرض علي هذه الجهة وتوفير العينات التى تؤخذ للفحص بكميات غير مقبولة تسدد عنها الضرائب الجمركية ولايستفيد بها صاحب الرسالة ويتحمل قيمتها ورسومها المستهلك المصرى ويمكن تكليف مراقبة الاغذية بهذا الفحص مع اشتراط الحصول علي شهادة تفتيش فى الخارج.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٣١

٢- الهيئة العامة للرقابة علي الصادرات والواردات

بدات الرقابة علي الواردات بقائمة محدودة من سلع الأمن والامان ولكن بعد رفع الحظر كان لابد من معاقبة المستوردين فاخضعت الاصناف التى رفع حظرها لأحكام المرفق ٨ دون هدف قومى سوى الحد من الاستيراد وبدات معاناة المستوردين من اجراءات العرض علي الهيئة العامة للرقابة علي الصادرات ودون أن تفرض رقابة مماثلة علي المنتج المصرى المثيل للمستورد والمضار من هذه الاجراءات هو المستهلك المصرى الذى يتحمل الارضيات وغرامات الحاويات التى تسدد للخطوط الملاحية الاجنبية بالدولار و قيمة العينات التى لاتعاد لاصحابها علاوة علي رسومها الجمركية ولذا فان تقييد الاستيراد لن يفيد الصناعة المحلية لذا نرى باختصار اختزال المرفق ٨ وقصره فقط على السلع التى تمس الامن والامان.

٣- الحجر الزراعى

جميع دول العالم تفرض رقابة علي المنتجات الزراعية حماية لثروتها الزراعية ولكن المعاناة فى فحص الطرود الخشبية.

ولذلك نطالب باعادة النظر فى قرار فرض الرقابة علي المصنوعات الخشبية رقم ٦٣ لسنة ١٩٧٩ لانه يعطل الافراج عن غالبية الرسائل الواردة كذلك قرار الفحص الزراعى للأثاثات المنزلية الجديدة ويكفى ان يطبق علي الاثاث المستعمل.

وايضا اعادة النظر فى منح موظفى الحجر الزراعى اجازة يومين فى الاسبوع بحيث يمنح نصف العاملين اجازة الخميس والجمعة والنصف الاخر الجمعة والسبت حتى لاتتعطل مصالح الجماهير مع ملاحظة ان الجمارك لن تحصل الا علي يوم الجمعة.

٤- الجهات الرقابية الاخرى

هذه الجهات الرقابية الاخرى عديدة ونطالب بانشاء مجمع داخل كل ميناء يضم هذه الجهات ويزود بكافة اجهزة التحليل الحديثة والتعاون بين هذه الجهات واعادة النظر فى كمية العينات التى يتم سحبها من الرسائل والتنسيق بين الجمارك وهذه الجهات واستخدام اسلوب التبادل الالكترونى للمعلومات فى اخطار الجهات بوجود شحنات تحتاج الي الفحص أو تتطلب موافقة افراج وتلقى النتيجة بنفس الطريقة منعا للتلاعب فى النتائج كما حدث قبل ذلك.

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

مطالب تطوير الموانئ

١- محطات الحاويات

حيث نقترح انشاء ساحات كشف حاويات بل محطات الحاويات قريبة من ادارة الجمرك بحيث تنقل اليها الحاويات التى يطلب الجمرك كشفها فى الموعد المتفق عليه للمعاينة وعلي أن يتم وضع الاختام علي الحاوية عقب كشفها وأعادتها لمكانها السابق وهذا اجراء يتبع فى معظم دول العالم.

٢- وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية

لتدعيم اسطول النقل البرى لمواجهة احتياجات الموانى نقترح اصدار قرار وزارى يسمح باستيراد السيارات المستعملة التى لا يتجاوز عمرها خمس سنوات خلاف سنة الانتاج كما كان الحال قبل ٥ يناير ١٩٨٥ وذلك بدلا من الاضطرار لتـقطيع السيارات لترميم سيارة مستهلكة داخل البلاد.

فهل يصدر وزير الاقتصاد قرارا يسمح بذلك من اجل توفير وسائل النقل وتخفيض النولون الذى ارتفع مؤخرا ارتفاعا كبيرا بسبب قرارات تخفيض الحمولة وحتى يكون لدينا اسطول نقل برى قادر علي المنافسة والسير علي الطرق الدولية.

ورش عمل الغرفة تناقش المشاكل التى تواجه النقل البحرى فى القرن الحادي والعشرين

وكانت غرفة ملاحة الاسكندرية قد عقدت عدة ورش عمل لمناقشة التشريعات والقوانين ودراستها حيث إن هناك متغيرات عالمية طرات علي الساحة وتحتاج الي اعادة النظر فى التشريعات الحالية سواء بالاضافة أو الحذف أو التغيير كلية بهدف مواكبة هذه التطورات وحتى يصبح النقل البحرى المصرى مسايرا للقرن الحادي والعشرين بجميع تقناته الحديثة وهذا عائد لامحالة علي الاقتصاد المصرى القومى بالنمو والازدهار.

وقد تناولت حلقات ورش العمل هذه عدة موضوعات مهمة وكانت فى نهاية كل مناقشة تصدر توصية وهذا ملخص حلقات ورش العمل.

اولا : النقل الدولي للبضائع باكثر من وسيلة

أدي الاتجاه العالمى لتحرير التجارة والنقل بين دول العالم والتطور المذهل فيها وحفظ المعلومات وتبادلها الكترونيا بسهولة الي تطور مماثل فى طرق وسائل نقل البضائع بحيث لم تعد تقتصر علي قيام ناقلين متعددين واصبح الان المتعهد الواحد الذي يقوم بعملية النقل من البداية للنهاية.

و قامت دول العالم لمواكبة هذا التطور بتعديل التشريعات القائمة بحيث عمليات نقل البضائع باكثر من وسيلة.

وقد صدر فى مصر القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ باصدار قانون التجارة البحرية المصرى لينظم فى جزء منه نقل البضائع بحرا وفى نوفمبر ١٩٩٧ بدا فى مصر سريان معاهدة هامبورج الخاصة بقواعد سندات الشحن وقد وضع هذان التشريعان كل فى مجال انطباق القواعد التى تنظم مسئولية النقل البحرى فيما يتعلق بعملية نقل البضائع بطريق البحر.

وفى عام ١٩٩٩ صدر قانون التجارة واصبح نافذا اعتبارا من شهر اكتوبر ١٩٩٩ وقد نظم الفصل السابع من الباب الثانى من هذا القانون عملية النقل بوجه عام الا ان المشرع حرص علي النص بعدم انطباق احكام هذ الفصل علي الوسيلة بواسطة ناقل واحد الي عدة تشريعات لايوجد انسجام او مواءمة فيما بينها حيث نص قانون التجارة البحرية علي حق الناقل فى تحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز الفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالي للبضاعة أى الحدين اعلي (المادة ٢٣٣) بينما نص قانون التجارة علي حق الناقل (بوسائل نقل اخرى خلاف النقل البحرى) فى ان يشترط تحديد مسئوليته عن هلاك الشئ كليا أو جزئيا او تلفه بشرط الايقل التعويض عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة فى مكان وزمان نقلها وكل اتفاق علي تعويض يقل عن هذا

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الحد يزاد اليه كما يشترط ان يكون شرط تحديد المسئولية مكتوبا فى وثيقة النقل ومن هنا فاننا نوصى بأن تبدأ وزارة النقل فى دراسة وضع تشريع واحد تخضع له عمليات النقل الدولي للبضائع اذا تمت بمقتضى عقد نقل واحد باكثر من وسيلة نقل حتى لاتتجزأ مسئولية الناقل تبعا لوسيلة النقل.

ثانيا : التامين الاجبارى علي مسئولية السفن التى ترتاد موانى الاسكندرية

اوضحت المناقشة ان الموانى المصرية بوجه عام والاسكندرية بوجه خاص يرتادها العديد من السفن التى قدتتعرض او تتسبب فى حوادث ملاحية والتى قد يكون من شانها التسبب فى تلفيات لمنشآت الموانى والممرات الملاحية أو تعطيلها او فى اضرار بالغة بالميناء وفى احيان كثيرة قد تجاوز قيمة هذه التلفيات قيمة السفينة ذاتها او حطامها بحيث تتعذر الاحكام الصادرة من القضاء علي السفينة خاصة ما استغرقت اجراءات التقاضى سنوات عديدة.

ولذا فقد تنبه المجتمع الدولي البحرى لهذه الحالات وبدات بعض الدول فعلا فى الزام السفن التى ترتاد موانيها أن تقدم الدليل علي التامين علي مسئوليتها مقابل الاضرار التى تلحق بالموانى والممرات الملاحية وان تحتفظ علي ظهر السفينة بالشهادات والمستندات الدالة على سريان هذا التامين والتزام شركات التأمين بالتعويضات اللازمة فى حالة وقوع أى من هذه الحوادث.

اضافة الى أن المنظمة البحرية الدولية تناقش الان مشاريع لمعاهدات تلزم ملاك السفن بالتامين الاجبارى على سفنهم فى حالات التلوث بسبب وقود السفن وفى رفع الحطام والاضرار التى تصيب الركاب وامتعتهم وذلك علي غرار معاهدات التلوث بالنفط

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢٢
المصـــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/٢/٣١

ومن المنتظر فى حاله اقرار مشاريع هذا المعاهدة ان تدخل حيز النفاذ فى غضون السنوات القليلة القادمة.

والحكومة المصرية ممثلة فى وزارة النقل البحرى قد تنبهت الي ضرورة اجراء تامين علي مسئولية ملاك السفن التى تنقل الركاب بين الموانى المصرية والمملكة العربية السعودية وصدر قرار السيد وزير النقل البحرى بالزامها بالتامين علي مسئوليتها عن الحوادث التى قد يتعرض لها الركاب وامتعتهم لدى احدي هيئات الحماية والضمان او شركات التامين.

وفى نهاية المناقشة طالب الحاضرون باصدار توصية فحواها ضرورة البدء فى دراسة وضع قرارات تلزم ملاك السفن التى ترتاد الموانى المصرية باثبات قيامها بالتامين علي مسئوليتها قبل الغير عن الحوادث التى تحدثها او تتسبب فيها هذه السفن وخاصة فى حالات التلوث بزيت الوقود ورفع الحطام والاضرار التى تحدثها بمنشآت الموانئ والممرات الملاحية.

ثالثا : ازالة حطام السفن الموجودة بميناء الاسكندرية

اشارت ورقة ورشة العمل الي وجود عدد من السفن بميناء الاسكندرية اصبحت مع مرور الزمن توصف بالحطام وتعوق بدرجة كبيرة الحركة داخل الميناء ، وتسبب خطورة على السفن الموجودة داخل الميناء نظرا لعدم وجود اطقم أو قوة محركة لهذه الوحدات.

بالاضافة الي ان كل هذه الوحدات فى منطقة قريبة جدا من محطة الركاب التى يتردد عليها الاف السياح كل عام.

وحيث ان المادة ١٢ من القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ فى شأن الكوارث البحرية والحطام تنص علي انه :

مادة ١٢ : اذا غرقت سفينة جنحت أو تركت مهجورة داخل المياه الاقليمية ورات مصلحة الموانى والمنائر ان وجودها يعوق الملاحة أو يشكل خطرا عليها فلها ان تنذر مالكها أو ربانها بوجوب تعويمها او ازالتها خلال مدة تحددها له فاذا انقضت هذه المدة دون ان يتم ذلك فالمصلحة ان تقوم به بمعرفتها أو بمعرفة ذوى الخبرة وذلك كله على حساب مالك السفينة أو صاحب الحق فيها.

الموضوع الرئيسى : الخصخصة
اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات
رقم العدد : ١٦٢١
المصدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى
تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/٢١

ومن هنا يلاحظ ان القانون منح مصلحة الموانى والمنائر الحق فى ازالة هذه السفن او حطامها اذا تخلف مالكها عن ازالتها كما صرحت المادة ١٣ من ذات القانون للمصلحة ان تقوم ببيع السفينة او ما انقذ من حطامها او هما معا بالمزاد العلنى وذلك اذا لم تستوف المصاريف التى انفقتها وفقا لنص المادة ١٢ من القانون.

فى نهاية المناقشة طالب الحاضرون بالتوصية الاتية :

ان تقوم الجهة الادارية المعنية ان تقوم بازالة السفينة (أو حطامها) الموجودة بميناء الاسكندرية وذلك تحقيقا لمصلحة عامة سبق بيانها فيما تقدم.

رابعا : الحظر الوارد فى المادة ١٢ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن بيع وتاجير السفن لأجانب

وفيها خلص المناقشون الي أن المادة ١٢ من القانون التجارى البحرى المصرى (القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) تنص علي انه : مادة ١٢ (١) لايجوز نقل ملكية سفينة مصرية الي اجنبى بمقابل اوبدون مقابل كما لايجوز تأجيرها لاجنبى لمدة تزيد علي سنتين الا بعد الحصول علي اذن من الوزير المختص.

(٢) ويعاقب بالحبس مدة لاتزيد علي سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة الاف جنيه او باحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه فى الفقرة السابقة من هذه المادة.

كما تنص المادة ٥٧ على انه :

مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من المادة ١٢ من هذا القانون اذا بيعت السفينة المرهونة بيعا اختياريا لاجنبى كان البيع باطلا مالم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن.

وقد ورد فى المذكرة الايضاحية لهذا القانون ان هاتين المادتين تستهدفان الحفاظ علي الاسطول الوطنى من التشتت وانتقاله الي ايدٍ غير امينة علي مصالح البلاد ومن ثم ارتأى المشرع حظر نقل ملكية السفينة المصرية او تأجيرها لمدة تزيد على سنتين لغير المصريين الا بعد الحصول علي اذن خاص من الوزير المختص ليكون الامر دوما فى يد الحكومة للمصلحة القومية.

وحماية لحقوق الممول المصرى ابطلت المادة ٥٧ بيع السفينة بالرهن اذا وقع البيع لغير مصرى خشية ان يقصيها المشترى الاجنبى عن مصر فيضيع ضمان الدائن المصرى او يتعذر عليه الافادة منه ولما كانت تلك هى علة البطلان فلا محل اذا تنازل الدائن المرتهن عن الرهن.

بيد أن هذا التنازل لايعنى أن المدين الراهن صار فى حل من بيع السفينة لغير مصرى اذا يبقى بعد ذلك الحظر المنصوص عليه فى المادة ١٢ التى لاتجيز نقل ملكية السفينة المصرية لاجنبى الا بعد الحصول علي اذن من الوزير المختص.

الا انه من الناحية العملية كان لحكم هاتين المادتين اثرا سلبيا تمثل فى احجام المصارف والبنوك سواء وطنية او اجنبية عن تمويل عمليات شراء السفن حيث تتم عمليات الاقراض دائما مقابل رهن السفينة لصالح البنك المقرض فاذا ماتعثر المدين الراهن فى سداد القرض يحق للبنك الدائن المرتهن اتخاذ اجراءات نزع الملكية - بيع السفينة فى الميناء الذى تتواجد فيه استيفاء لمبلغ القرض الواجب سداده فيواجه حينئذ بالحظر المنصوص عليه فى المادتين السابقتين ويتعذر عليه بالتالى الاستمرار فى اجراءات البيع انتظارا لموافقة الوزير المختص علي عملية البيع مع احتمال عدم موافقة الوزير المختص علي البيع ويضيع بالتالى على الدائن المرتهن ضمانه واحقيته فى استيفاء مبلغ القرض وقد ادى ذلك القيد الي انكماش عمليات تمويل بناء وشراء السفن.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــدد :	١٦٢١
المصـــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ولذا نوصي بـ : الغاء أو تعديل هاتين المادتين وهذا يقتضى عرضه علي مجلس الشعب للموافقة عليه واصدار قانون بذلك.

خامسا : اقتراح تحويل هيئة ميناء الاسكندرية الي وحدة اقتصادية

اشار الحاضرون الي ان الحكومة تتجه حاليا الي تحويل كل من هيئة الطيران المدنى وهيئة ميناء القاهرة الجوى الي وحدات اقتصادية مستقلة وهذا القرار يستهدف منح هاتين الهيئتين استقلالا اقتصاديا معينا بغرض رفع كفاءة هذه الوحدات وتشجيعا للعاملين بها لتحسين الاداء والخدمات المقدمة استهدافا للربح الذى سوف تعود فائدته علي هؤلاء العاملين فى النهاية.

ولنفس الهدف نقترح ان يتم تحويل هيئة ميناء الاسكندرية الي وحدة اقتصادية مستقلة لما يؤديه ذلك من التنافس بين هذا الميناء والموانى الاخرى فى المنطقة ويرفع كفاءة الاداء ويطلق يد القائمين علي ادارة الميناء فى اتخاذ الاجراءات التى تكفل رفع الاداء وتحديث سبل العمل بالميناء.

سادسا: منح رئيس هيئة الميناء سلطات الوزير

فى هذا الشأن وبمراجعة قرارات انشاء هيئات الموانى الاربع وتنظيم وتحديد اختصاصاتها يبين ان كل هيئة منها تختص دون غيرها بادارة الموانى التى تتبعها وفقا للسياسة العامة للدولة وتصدر مجالس اداراتها القرارات الخاصة بتنظيم العمل فى الميناء بما يكفل حسن سير العمل بها ويتولى رئيس مجلس الادارة تنفيذ قرارات المجلس.

ونظرا لوجود اجهزة مختلفة تابعة للدولة تباشر اختصاصاتها داخل الميناء ولم تنقل اختصاصاتها الي الهيئة «الجمارك - الحجر الصحى - الحجر الزراعى - الرقابة علي الصادرات والواردات - شرطة الميناء» فلا يعقل ان تتفتت مسئولية الاشراف الادارى علي العاملين بتلك الاجهزة بين جهات متعددة دون أن يكون للرئيس الادارى الذى تعمل هذه الاجهزة فى نطاقه أى نوع من الاشراف عليها وهو الامر الذى ادي الى اعاقة العمل فى الموانى لعدم السيطرة الادارية على العاملين فى اجهزة لاتتبع الهيئات.

ولذلك نصت المادة الثالثة من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ بانشاء الهيئة العامة لميناء الاسكندرية علي أن يخضع للاشراف الادارى للهيئة العاملون باجهزة الدولة المختلفة التى لم تنقل اختصاصاتها الى الهيئة ولكنها تباشر اختصاصا مرتبطا بالعمل بالميناء ويكون لرئيس مجلس ادارة الهيئة بالنسبة لهؤلاء سلطة الوزير فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات الهيئة ولم تتضمن قرارات انشاء باقي هيئات الموانى نصا مماثلا.

وقد اصدر وزير النقل والمواصلات القرار رقم ٣٣ لسنة ١٩٩٩نقل بحرى متضمنا النص على ان لرؤساء مجالس ادارات هيئات الموانى وفقا لقرار مجلس الوزراء الصادر بجلسة ١٩٩٦/٣/١٠ سلطة الاشراف الادارى علي جميع فروع الوزارات والهيئات العامة والاجهزة التى يناط بها الرقابة أو الفحص بالموانى وذلك من خلال رؤساء هذه الوحدات بما يكفل سرعة تنفيذ كافة التشريعات الرقابية.

ولما كانت الاجهزة العاملة داخل الموانى تتعدد تبعيتها لاكثر من وزارة فاصبح الاشراف الادارى لرئيس الهيئة علي هذه الاجهزة من خلال رؤسائها أمرا غير مجد ولم يؤد الفائدة المرجوة منه.



الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

ومن هنا فالتوصية المقترحة فى نهاية المناقشة هى صدور قرار من السيد الاستاذ الدكتور رئيس مجلس الوزراء بمنح رؤساء هيئات الموانى كل فى حدود اختصاص هيئته سلطة الوزير على جميع العاملين باجهزة الدولة التى تباشر اختصاصا مرتبطا بالعمل بالميناء فيما يتعلق بتنفيذ لوائح وقرارات مجلس ادارة الهيئة ويكون هؤلاء العاملون خاضعين للاشراف الادارى للهيئة إما التبعية الفنية فهى لجهات عملهم الاصلى وذلك فيما يتسق تماما مع اتجاه المشرع فى نص المادة الثالثة من قانون انشاء هيئة ميناء الاسكندرية.

سابعا : منح الشركات الاجنبية تراخيص مزاولة اعمال النقل البحرى والاعمال المرتبطة بها

وفى هذا المضمار اوضحت مناقشات ورشة عمل التشريعات بالغرفة انه :

بتاريخ ٨ يناير ١٩٩٨ صدر قانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بشأن تعديل بعض احكام القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بانشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ونصت المادة الاول من هذا القانون على انه يجوز للاشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولة اعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى التى يصدر بتحديدها قرار من وزير النقل والمواصلات بترخيص يصدر منه.

ويحدد مقابل الانتفاع بالترخيص فى مزاولة الاعمال المشار اليها فى الفقرة السابقة بموافقة مجلس الوزراء بناء على عرض وزير النقل والمواصلات.

وتنفيذ لذلك القانون صدر قرارا وزير النقل والمواصلات رقما ٣٠، ٣١ لسنة ١٩٩٨ نقل بحرى بتحديد الشروط والضوابط اللازمة لمنح هذه التراخيص والمقابل الذى يتعين سداده للانتفاع بالترخيص.

وعند عرض مشروع القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ المشار اليه على لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب اقترحت وزارة النقل البحرى اضافة ليكون النص يجوز للاشخاص الطبيعية

او المعنوية المصرية الا انه عند مناقشة المشروع امام مجلس الشعب اعترض احد الاعضاء علي اضافة كلمة المصرية مفضلا ترك النص مطلقا من قيد الجنسية ووافق مجلس الشعب علي اصدار القانون بصيغته الحالية المبينة اعلاه.

عند وضع شروط وضوابط منح الترخيص تم وضع شرط مؤداه ان يكون المركز الرئيسى للشركة او الجهة طالبة الترخيص فى مصر وادي هذا الشرط بصفته الموضوعة الي قصر منح التراخيص علي الجهات المصرية وحدها.

وبالاطلاع علي التراخيص التى صدرت عن قطاع النقل البحرى فى هذا الشأن تبين انه لم يمنح ترخيص واحد لشركة اجنبية وانما كل التراخيص لجهات مصرية وما يمكن ان يثار فى هذا الصدد هو ان بعض الشركات الاجنبية قد اسست شركات مصرية بغرض القيام بالوكالة عن سفنها او تادية الخدمات المرتبطة بالنقل البحرى لهذه السفن.

ولما كانت هذه النوعية من الشركات هى شركات مصرية تتمتع بالجنسية المصرية طبقا للقانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ فى شأن قانون الشركات او القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ فى شأن قانون ضمانات وحوافز الاستثمار فلم يكن من الجائز علي قطاع النقل البحرى أن يمتنع عن منحها التراخيص مادامت قد استوفت كافة الشروط اللازمة لمنحها.

ومن ذلك المنطلق فقد طالب المناقشون بتوصية فحواها تعديل نصوص القانون رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بحيث يقتصر منح تراخيص مزاولة اعمال النقل البحرى والاعمال المرتبطة بها علي الاشخاص الطبيعية او المعنوية المصرية.

ثامنا : منح الشركات الخاضعة لقانون الاستثمار تراخيص وكالة ملاحية

اوضح الحاضرون ان الشركات المصرية الخاضعة لاحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨١ تتضرر من منح الشركات الخاضعة لاحكام قانون الاستثمار تراخيص بمزاولة اعمال الوكالة الملاحية علي سند من أن هذه الشركات معفاة من الضرائب والرسوم الامر الذي يخل بمبدأ المساواة بينها وبين غيرها من الشركات وببحث هذا الموضوع ومراجعته من الناحية القانونية ، اذ تبين أن القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ قد حدد فى مادته الاولى نطاق سريانه على الشركات التى تنشئ لمزاولة احد الانشطة المبينة بهذه المادة وبالمادة الاولى من اللائحة التنفيذية لذلك القانون.

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

وبمطالعة نص المادتين سالفى الذكر تبين ان نشاط الوكالة الملاحية للسفن ليس من بين الانشطة الواردة فى قانون الاستثمار ولكن الهيئة العامة للاستثمار عند الترخيص بتأسيس بعض الشركات الخاضعة لاحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ تدرج من بين اغراض الشركة مزاولة أعمال التوكيلات الملاحية والاعمال المرتبطة بالنقل البحرى وكانت هذه الشركة تتقدم لقطاع النقل البحرى للحصول على الترخيص بمزاولة اعمال الوكالة الملاحية الا ان القطاع كان يمتنع عن منح هذه التراخيص الي أن تتم دراسة اوضاع هذه الشركات ودراسة قانونية كاملة وانتهت هذه الدراسة الى انه طبقا لنص المادة ١٢ من اللائحة التنفيذية لقانون ضمانات وحوافز الاستثمار الصادرة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٠٨ لسنة ١٩٩٧ يجوز تأسيس شركات تزاول انشطة يدخل بعضها اية من المجالات التى حددها قانون الاستثمار ولايدخل البعض الاخر فى هذه المجالات وفى هذه الحالة يجب علي الشركة افراد حسابات مستقلة ومركز مالى خاص للنشاط غير الخاضع بأحكام قانون الاستثمار.

وعلى ذلك قد قام قطاع النقل البحرى بمنح هذه الشركات تراخيص الوكالة الملاحية عند استيفائها لشروط المنح وبعد التنبيه عليها بوجود افراد حسابات مستقلة لنشاط الوكالة الملاحية كما قام قطاع النقل البحرى بابلاغ مصلحة الضرائب وضرائب المبيعات ووزارة المالية بواقعة منح الترخيص مع توجيه نظرها الي ان الشركة التى منحت الترخيص من الشركات المنشأة طبقا لاحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ الا من النشاط الذى تقوم به فى مجال الوكالة الملاحية ليس من بين الانشطة المعفاة من الضرائب طبقا لهذا القانون.

وقد اجمع حضور ورشة العمل والمناقشة على ضرورة اصدار التوصية الاتية:

وضع الضوابط اللازمة لضمان عدم استفادة الشركات الخاضعة لقانون الاستثمار من الاعفاءات الضريبية المقررة وفقا لهذا القانون الا فى الحدود والمجالات التى نص عليها القانون.

الموضوع الرئيسى : الخصخصة	اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد : ١٦٢١
المصـــــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور : ٢٠٠٠/١/٢١

روشتة للنقل البحرى.. جد أم هزل

يحكي انه بعد تأميم شركة قناة السويس العالمية في منتصف القرن الماضي ان المشكلة المحورية التي واجهت المهندس محمود يونس. رحمه الله. كانت اعداد الخطة لمواجهة انسحاب المرشدين الاجانب.. ووقف محمود يونس مفكرا على ضفة القناة وحوله كبار معاونيه مراقبا القافلة كانت تمخر عباب مياه القناة في هدوء، وفجأة انبرى احد كبار المعاونين قائلا: «ياريس، المشكلة بسيطة، نحط مرشد في اول مركب بالقافلة وباقي المراكب تمشي وراه..؟» ونحمد الله ان صاحب هذا الاقتراح لم يكن هو المسئول الاول عن ادارة قناة السويس.

وقد نجح محمود يونس في حل تلك المشكلة بعد ان استمع الي مستشاريه البحريين من القباطنة المصريين الذين كانوا يعملون بالشركة العالمية قبل التأميم وبالفعل تم تعبئة الجهود بتفاني قدامي المرشدين المصريين ومن تضامن معهم من المرشدين اليونانيين. وايضا بتنفيذ خطة للتدريب المكثف بقطاعات محددة في القناة لضباط من القوات البحرية ولقباطنة من البحرية التجارية المصرية وبالاعلان عالميا لطلب مرشدين للعمل بقناة السويس.

إن التبسيط الشديد للامور الي الحد الذى يفقدها جوهرها كان ومازال احد الابتلاءات الرئيسية التي ابتليت بها مصرنا والنقل البحرى المصرى منذ اواخر خمسينات القرن الماضي. فكثيرا مانواجه مشاكل مصرنا والنقل البحرى بمفهوم «دى حاجة بسيطة.. سهلة قوى مفيش مشكلة»؟.

ومن امثلة ذلك مانشر مؤخرا في رسالة تضمنت تسعة مقترحات وصفت بانها روشتة . وقد تضمنت تلك الاقتراحات ثلاثة بنود عن النقل البحرى والمصرى جاء في أحداها: تقديم كل الدعم لمالكى مصنعى السفن التى ترفع العلم المصرى ربما يقصد الترسانات البحرية المصرية واعفائهم من كل الضرائب والرسوم الى ان تصل طاقة الاسطول التجارى المصرى الى ٤٠ مليون طن اي حوالى ٢٠٠٠ سفينة وهذا سيوفر اثنين مليون فرصة عمل على السفن وفي الترسانات ومراكز الصيانة والاصلاح وسيصبح الدخل السنوى للاسطول ٤٠ مليون طن × ١٠ شهور عمل × ٢٠ دولار اجرة نقل للطن = ثمانية مليارات دولار. وبذلك يتم توفير خطوط نقل بحرية منتظمة لمصر لكل دول العالم وخفض العجز التجارى المصرى نهائيا فى المستقبل ودعوة الشركات العالمية لتصنيع السفن بمصر وتقديم كل التسهيلات لها بالمشاركة مع الشركات المصرية والاستفادة من موقع مصر البحرى النادر والمختار عالميا.

نحن امام اقتراح مدخلاته الاساسية ترسانات بحرية لبناء ٢٠٠٠ سفينة لكى تنقل ٤٠٠ مليون طن سنويا ومخرجاته توفير ٢ مليون فرصة عمل وتحقيق ٨ مليارات دولار سنويا تعادل حوالي ٢٥٪ من اجمالي قيمة الصادرات المصرية السنوية والنتيجة النهائية المستهدفة هى حل مشكلة عجز الميزان التجارى نهائيا.

ونلخص فى العجالة التالية بعض الحقائق التى تحمل فى ثناياها الاجابة حول مدي امكانية تحقيق روشتة التصدير والنقل البحرى : بناء الفي سفينة بالترسانات البحرية المصرية لتنقل ٤٠ مليون طن × ١٠شهور عمل × ٢٠ دولارا اجرة نقل الطن = ٨ مليارات دولارسنويا.



الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعى :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/١/٢١

الترسانات البحرية المصرية

الاصل ان لفظة «ترسانة بحرية» تعنى المكان الذى يكون نشاطه الاساسى هو بناء السفن البحرية علي قزاقات في احواض تخصص لهذا الفرض اما عمليات اصلاح السفن كنشاط اساسي فتقوم بها ورش مختص وبعد التأميم اصبحت ترسانة وبناء السفن تطلق بلا تمييز على شركات اصلاح السفن، بل واصبحت التسمية تشمل اى ورشة على ضفاف النيل تبنى صنادل ومعديات وقاطرات وفنادق عائمة. وهكذا تحولت تسميات ورش الرى بامبابة الى ترسانة الرى وورش المقاولون العرب بالمعصرة الى ترسانة المعصرة وورش الخديوية بالاسكندرية الى الشركة المصرية لاصلاح وبناء السفن وورش الخديوية بالسويس الى ترسانة السويس. ولم تعرف مصر القرن العشرين الترسانات البحرية التى تقوم ببناء سفن اعالى البحار الا بعد ثورة يوليو ١٩٥٢ ففى عام ١٩٥٦ بدأ السوفييت تشييد ترسانة الاسكندرية والتى كانت تلقب بـ سد عالى الشمال وقد استغرق بناء الترسانة اكثر من ١٥ عاما الى ان بدأت مرحلة الانتاج المنتظم عام ١٩٧٥ وذلك مرورا بمراحل التأسيس والانشاء والتدريب والتجارب. وتم تجهيز الترسانة بحوضين لبناء السفن وحوضين لاصلاح السفن. وتجاوزت تكلفة الترسانة ٥٥ مليون جنيه وكانت البحرية السوفيتية هى العميل الاول للترسانة ثم تم تخصيص انتاج الترسانة من السفن التجارية لعميل واحد هى شركة الملاحة الحكومية. وترسانة الاسكندرية مشروع فاشل يعمل بتقنية سوفيتية عمرها ٤٠ عاما والنتيجة النهائية ان الدولة تحملت ديون الترسانة والتى قاربت على مليار جنيه ومع انحسار عمليات بناء السفن جارى تحويل احد احواض بناء السفن لعمليات تخريد السفن! وقد فشلت محاولات وزارة قطاع الاعمال بالوزارات المتعاقبة وصولا الى الوزارة القائمة لحل مشكلة الترسانة البحرية لعزوف الكثيرين وغيرهم عن شراء الترسانة بالكامل او حتى المساهمة فى ملكيتها.

اما ترسانة بورسعيد فقد كانت فى الاصل ورشة بحرية لعائمات قناة السويس العالمية. وفى اوائل الستينيات حولها المهندس محمود يونس رحمه الله الى ترسانة لبناء السفن وذلك بتجهيزها بحوض عائم بقدرة رفع ٢٥ الف طن. وتم بناء اول سفينة باسم قناة السويس حمولة ٣٢٠٠ طن لصالح الشركة العربية المتحدة للملاحة البحرية انذاك وقد تم بناء حوالى عشرة سفن على مدى سبع سنوات وذلك الى ان توقفت الترسانة عام ١٩٦٧ وتم استكمال اخر ثلاثة سفن فى ترسانة الاسكندرية.

خلاصة القول انه لا يوجد بمصر ترسانات لبناء السفن سوى ترسانة الاسكندرية العجوز والتى لم تعد تبنى سفنا وهكذا مع انحسار عمليات بناء السفن فى ترسانة الاسكندرية وانتهاء ترسانة بورسعيد لم يبق لنا الا عمليات اصلاح السفن بمستوى متواضع جدا بالمقارنة بالسوق العالمى. فعلى سبيل المثال كان مجموع ايرادات نشاط اصلاح السفن بترسانة الاسكندرية وبشركتى اصلاح السفن بالسويس وبالخديوية بالاسكندرية حوالى ١٢ مليون دولار وذلك عام ٩٧,٩٦ وفى نفس الفترة حققت شركة «اسرى» بامارة البحرين ٩٠ مليون دولار وحققت شركة يوروينج لاصلاح السفن بسنغافورة ٣٠٠ مليون دولار. ويبلغ حجم السوق العالمى لاصلاح السفن قرابة ثمانية مليارات دولار.

وبعد هذا الاستعراض السريع فان السؤال الذى يفرض نفسه هو اين موقع مصر من صناعة وبناء السفن فى العالم؟ وكيف سنبنى ٢٠٠٠ سفينة؟ فزورة تبحث عن اجابة عاقلة؟ ولعل الارقام التالية تغنى عن الافاضة باجابة طويلة مملة.

العدد فى الليمون

فى عام ١٩٩٦كان عدد السفن التجارية التى تزيد حمولتها الكلية المسجلة ع.١٠٠ طنcrt التى ترفع علم اليونان ١٨٦٣ سفينة وبريطانيا ١٦١٢ وسنغافورة ١٣٤٤ وتركيا ١٠٧٥ والهند ٩١٦ وفرنسا ٨٣٤ ومصر ١٢٤ سفينة اجمالى حمولاتها ١,٨ مليون طن منها ٥٩ سفينة يزيد عمرها عن ٢٠ عاما واجمالى حمولات السفن التجارية المصرية تمثل اقل من ٠,٢٥٪ من اجمالى

الموضوع الرئيسى : الخصخصة
الموضوع الفرعى : قطاع النقل والمواصلات
المصـــــدر : "مجلة" الاهرام الاقتصادى
اسم كاتب المقال : زينب ابراهيم
رقم العـــدد : ١٦٢١
تاريخ الصدور : ٢٠٠٠/١/٢١

حمولة الاسطول التجارى العالمى لعام ١٩٩٦ ونترك للقارىء المهتم بل وغير المتخصص ان يتأمل هذه الارقام ليعلق بنفسه على حكاية الـ ٢٠٠٠ سفينة.

وبالرغم من هذه الصورة الواقعية القائمة الا ان هناك املا فى نهاية النفق المظلم وذلك اذا ماتولى اصحاب الراى والخبرة والتفكير الحر التخطيط الواقعي للبدء بنشاط اصلاح وليس بناء السفن اذ ربما تكون البداية العاقلة فى منطقة الفرما الصناعية شرق التفريعة بعد ان تخلصها الحكومة من قبضة محترفي تسقيع الاراضى والمشروعات اياها.

اثنين مليون فرصة عمل

ايضا يتوقع الاقتراح توفير ٢ مليون فرصة عمل علي السفن وترسانات بناء السفن ومراكز الاصلاح اما بالنسبة للعمالة على السفن فلو فرضنا ان كل سفينة سيعمل بها ٢٨ فردا مع ملاحظة ان متوسط تطقيم السفن اليونانية انخفض من ٢٢ الى ١٤ فردا عام ١٩٩٨ فان العدد الاجمالى لتطقيم الالفي سفينة هو ٥٦ الف فرد وبالتدوير يكون ٦٠ الف فرد يقابلهم مع البحبحة الشديدة عشرة الاف فى الادارة ليكون المجموع ٧٠ الف عامل اما الترسانات البحرية وشركات اصلاح السفن المصرية فقد بلغ اجمالى عدد العاملين بها بما فى ذلك البطالة المقنعة عام ٩٢/٩١ من واقع الميزانيات ١٣٢١٠ عاملا وعددهم في الوقت الحاضر لا يتعدى ٩ الاف عامل.

وفيما يلى نبذة رقمية عن ترسانات بناء السفن فى كوريا الجنوبية وذلك من اجل تقدير العمالة المطلوبة لمشروع بناء الالفي سفينة فى مصر. فى عام١٩٩٨ كان انتاج الترسانات البحرية الستة الرئيسية فى كوريا يمثل حوالى ٣٧ بالمائة من اجمالى الانتاج العالمى لبناء السفن ولم تحقق اى من تلك الترسانات ارباحا بين اعوام ١٩٨٥ و ١٩٨٩ بل ان احدى كبريات الترسانات الحديثة الكورية الحديثة افلست. وكانت قوة العمل الاجمالية بصناعة بناء السفن الكورية مائة الف عامل ولو فرضنا اننا سنصل الى مستوى كوريا الجنوبية فان اقصى قوة عمل بالترسانات المصرية المقترحة لن تتعدى مائتى الف عامل ومن هنا فان اقصى حجم لفرص العمل التي يمكن ان توفرها الروشتة هو حوالي ٢٧٠ الف فرصة عمل وذلك بمعدلات قطاع الاعمال و ١٥٠ الف فرصة عمل بمعدلات القطاع الخاص العالمى ونقول للتدوير ٣٠٠ الف عامل باستخدام تكنيك مبالغ جدا فى التقدير اين ذلك من رقم ٢ مليون فرصة عمل بالروشتة.

اربعون مليون طن بضائع

واخيرا جاء فى الروشتة رقم ٤٠ مليون طن ويقترب هذا الرقم من حجم التجارة الخارجية المصرية عام ١٩٩٦ حيث بلغت الصادرات ١٦,٣ مليون طن والواردات ٢٥,٢ مليون طن باجمالى ٤١,٥ مليون طن «الجهاز المركزى للاحصاء»

الموضوع الرئيسي :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	زينب ابراهيم
الموضوع الفرعي :	قطاع النقل والمواصلات	رقم العـــــدد :	١٦٢١
المصـــــــدر :	"مجلة" الاهرام الاقتصادى	تاريخ الصـــدور :	٢٠٠٠/١/٢١

وتقدر الروشتة قيام الـ ٢٠٠٠ سفينة بنقل ٤٠ مليون طن × ١٠ × شهور= ٤٠٠ مليون طن سنويا وحتى لو فرضنا ان حجم تجارتنا الخارجية سيصل الي ١٠١ الف طن عام٢٠١٧ كتقدير المذكرة الثالثة التى اعدها وزير النقل للمناقشة بمجلس الوزراء الاخبار ٢٠٠٠/١/١١ فان فائض الطاقة السنوية لاسطول الـ ٢٠٠٠ سفينة عام ٢٠١٧ سيكو ٢٩٩ مليون طن باستنزال مليو طن من الرقم ١٠١ مليون طن بمذكرة الوزير يصبح الفائض ٣٠٠ مليون طن سنويا اى ثلاث اضعاف الحجم التقديرى لتجارتنا الخارجية البحرية عام٢٠١٧ وهذا يعني افتراض «الروشتة» قيام اسطول الـ ٢٠٠٠ سفينة ليس فقط بنقل كل التجارة الخارجية المصرية ولكن ايضا نقل ٣٠٠مليون طن سنويا بين موانىء الدول الاخر CROSS TRADE لجلب المزيد والمزيد من العملات الاجنبية للميزان التجارى وبذلك تنتهى مشكلة عجز الميزان التجارى نهائيا.

وماذا بعد التهريج

ان جدية تحقيق الثمانية ملياردولار وخلق ٢ مليون فرصة عمل جديدة انما يكون بتنفيذ المشروعات القومية العملاقة باخلاص كى يبارك لنا الله جهودنا. واهم هذه المشروعات على المدى القريب مشروع الفرما القومى العالمى «شرق التفريعة» وعلى وجه التحديد المنطقة الصناعية والخدمية ومساحتها ٨٧,٥ كيلو متر مربع ظهير ميناء الفرما المحورى ميناء شرق التفريعة ولكن بشرط ان تقوم الحكومة جادة بانقاذ المشروع والغاء فوضى بيع الاراضى وبتخليصه من الشركات التى قام بتأسيسها عدد لايتجاوز المائة فرد باسم مصر وباسم شعب مصرثم اسناد تخطيط المنطقة الصناعية وادارتها والترويج لها الى مكاتب استشارية وشركات عالمية متخصصة على غرار ماتم فى جبل على بامارة دبي ثم اسناد تنفيذ أعمال البنية الاساسية لتسوية الارض وتنفيذ شبكات المياه والصرف الصحي والرى والكهرباء والطرق والاتصالات وفق مستويات عالمية فنية وبيئية الى شركات عالمية ثم تاجير الارض وفق معايير محددة فى اطار من الشفافية والعلانية التى التزمت بها الوزارة القائمة.

وعندئذ فقط.. سنجذب الاستثمارات العالمية.. وعندئذ فقط ستقوم المشروعات وستتوفر فرص العمل وتستفيد كل مصر ونستعيد كل مصر ستعيد الثقة فى مقدرتها على تنظيم وتفعيل المشروعات القومية الكبرى لصالح كل المصريين.. والا فان مصير منطقة الفرما الصناعية «شرق التفريعة» سينتهى الى عشوائيات صناعية وخدمية وسكنية وسيفقد الموقع عبقريته وسيتوجع جمال حمدان فى قبره.. ورحم الله امرءا قال لا اعرف وهو لا يعرف ولعن الله امرءا قال اعرف وهو لا يعرف.. ياقوم لا تفسدوا ماحبانا الله به من موقع حتى لا يذهب جفاء فنخرج من القرن الـ ٢١ كما دخلناه اول مرة منذ اقل من شهر.

قطاع الكهرباء

الخصخصة

من الناحية الاقتصادية

قطاع الكهرباء

م	عنوان المقال	كاتب المقال	المصدر	العدد	التاريخ	الصفحة
١	ضوابط يجب وضعها عند الخصخصة لضمان سعر الخدمة وجودتها	الجريدة	الاهرام	٤١٣١٢	٢٠٠٠/١/١٥	٩٨

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :	قطاع الكهرباء	رقم العـــــدد :	٤١٣١٢
المصـــــدر :	الاهرام	تاريخ الصـدور :	٢٠٠٠/١/١٥

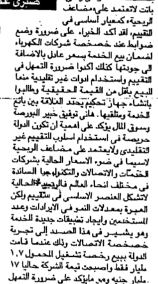
مع أقتراب خصخصة شركات الكهرباء.. الخبراء يؤكدون:

ضوابط يجب وضعها عند الخصخصة لضمان سعر الخدمة وجودتها

مع اقتراب طرح شركات الكهرباء للخصخصة ظهرت على السطح تساؤلات عديدة تتعلق بضوابط وضمانات الحصول على الخدمة بعد الخصخصة بسعر وجودة مناسبين، كذلك ظهر التساؤل عن كيفية تقويم تلك الشركات والتى تبلغ قيمتها حوالى ٥٠ مليار جنيه فى الوقت الذى تشير فيه التجارب السابقة والخاصة بخصخصة مرفق الاتصالات الى أنه قد يكون قد تم تقييمه باقل كثيرا من قيمته.. وتظهر اهمية ذلك فى ضوء ثورة أساليب التقييم الحالية الخاصة بخصخصة المرافق والتى باتت لاتعتمد على مضاعف الربحية، كمعيار أساسى فى التقييم، لقد اكد الخبراء على ضرورة وضع ضوابط عند خصخصة شركات الكهرباء لضمان بيع الخدمة بسعر عادل بالاضافة الى جودتها كذلك اكدوا ضرورة التمهل فى التقييم واستخدام ادوات غير تقليدية منعا للبيع باقل من القيمة الحقيقية وطالبوا بانشاء جهاز تحكيم يحدد العلاقة بين بائع الخدمة ومتلقيها. هانى توفيق خبير البورصة وسوق المال يؤكد على اهمية ان تكون الدولة حريصة فى استخدام اسلوب للتقييم غير التقليدى ولايعتمد على مضاعف الربحية لاسيما فى ضوء الاسعار الحالية بشركات الخدمات والاتصالات والتكنولوجيا السائدة فى مختلف انحاء العالم فالربحية الحالية لاتشكل العنصر الاساسى فى التقييم ولكن العبرة بمعدلات النمو فى الايرادات وعدد المستخدمين وايجاد تطبيقات جديدة للخدمة وهو يشير فى هذا الصدد إلى تجربة خصخصة الاتصالات وذلك عندما قامت الدولة ببيع رخصة تشغيل المحمول ١,٧ مليار فقط واصبحت قيمة الشركة حاليا ١٧ مليار جنيه وهى مايؤكد على ضرورة التمهل فى التقييم واستخدام ادوات غير تقليدية منعا للبيع باقل من القيمة الحقيقية.

د.صبرى عجلان الخبير الاقتصادى ورئيس إحدى الشركات يقول:

كثر الحديث فى الفترة الأخيرة عن احتمالات طرح عدد من شركات المرافق العامة للتخصيص وفى الاغلب من خلال البورصة، كما أصبحنا نتحدث كثيرا عن إدخال نظام التأجيل التمويلى فى عدد من المرافق كالمطارات والطرق الرئيسية ومحطات الكهرباء ولاشك أن الحكومة حينما تسارع فى هذا الاتجاه فانها تهدف الى تحقيق عدد من الأهداف الايجابية اهمها مايلى:



صبرى عجلان

أولا: التخفيف من العبء المالى الذى تتحمله عند انشاء او تشغيل هذه المرافق خاصة وأنه يتحتم فى الأغلب أن تكون الخدمة فى متناول جميع المواطنين ونلاحظ ذلك مثلا فى مشاريع مترو الانفاق.

ثانيا: تحديث وتطوير مثل هذه المرافق خاصة وأن بعضها أصبح فى مسيس الحاجة الى مبالغ طائلة للانفاق عليه ويتحتم أن يتم ذلك على أحدث وأكفأ مستويات الأداء.

ثالثا: خلق فرص عمل جديدة والاستفادة الكفئة من العمالة الحالية بتدريبها وتحسين دخولها وبالتالى محاسبتها وخلق روح التنافس بينها.

ولأن موضوع خصخصة المرافق من الأمور الهامة وقد طرقه عدد كبير من الدول فإن هناك عدد من الخصائص التى يتميز بها هذا النوع من النشاط والمحاذير التى عانت منها بعض الدول عند بدء هذه التجربة والتى نوجزها فى النقاط الآتية:

١ - شركات الخدمات والمرافق يتأثر بها أداء وتكلفة السواد الأعظم من المواطنين.

٢ - معظم هذه الشركات يغلب عليها طابع الاحتكار ولايوجد لها منافسون مما يجعل المواطنين يقبلون اى تكلفة تحددها وقد يكون فى ذلك ارهاق لهم أو تكون له آثار سلبية على تكلفة انشطة أخرى هامة بالمجتمع.

٣ - شركات الخدمات والمرافق لها تاريخ طويل وقد انشأتها الحكومات المختلفة فى ظل أوضاع ادارية واجتماعية متباينة وبالتالى انعكس ذلك على طبيعة هياكلها المالية والفنية والادارية وحتى تواكب اليات المجتمع الحديث وتلبى طموحات المواطنين الذين دائما يقارنون أداءها بالسائد فى الدول الأخرى يحتاج الأمر الى جهد كبير متصل والى خطط طويلة الأمد للاصلاح والتطوير وحينما كثر الحديث اخيرا عن اعتزام الحكومة طرح بعضها للتخصيص وعلى وجه الخصوص فى مجال شركات توزيع الكهرباء انتابنى قلق كبير وتذكرت على الفور التجربة البريطانية فى مجال خصخصة الكهرباء والسكك الحديدية وقد تذكرت على الفور ندوة عقدت بالمملكة المتحدة عام ١٩٩٥ وقد شاركت فيها ممثلا لوزارة قطاع الأعمال وتم خلالها استعراض الخطوات التنفيذية التى بدأتها وزارة المحافظين ولمست من حديث المسئولين أن هناك عددا من المحاذير قد واجهتهم أهمها فى النقاط التالية:

(١) حينما حددت الحكومة البريطانية قيمة أصول محطات الكهرباء وشبكات التوزيع بمبلغ اذكر انه كان فى حدود مائة مليار جنيه استرلينى(تعادل حوالى ٦٠٠ مليار جنيه مصرى) ضج المشترون وأثبتوا للحكومة أن هذا لو تحقق فسوف ترتفع تكلفة الكيلووات من الكهرباء عشرة أضعاف سعره الجارى التعامل به وكان أن اقتنعت الحكومة وخفضت ثمن الأصول الى الحد الذى يبقى التكلفة على وضعها السائد حين ذاك.

(٢) اكتشفت الشركات فى الشراء أن التطوير والتحديث المطلوبين فى هذه المرافق سوف يحتاج الى مبالغ طائلة لن يمكن تدبيرها بأسعار الفائدة الجارية أن ذاك وقد ساهمت الحكومة فى دعم تكلفة الأموال المطلوبة للاستثمار.

(٣) طلب المشترون خفض أعداد العاملين وقد عاونتهم الحكومة بتمويل نظم المعاش المبكر وتخصيص نسبة من الأسهم للعاملين يشترونها بأسعار رمزية وبالمناسبة حينما تحسنت أوضاع هذه الشركات بعد الخصخصة حقق العاملون ارباحا جيدة من الأسهم التى يملكونها.

جميع هذه المحاذير كلفت الحكومة اعباء باهظة لتشجيع عملية الخصخصة فى مجالى الكهرباء والسكك الحديدية وكان اصرار الحكومة حاسما بالنسبة لأمرين هما: اولا: سعر الخدمة ثانيا: جودة الخدمة ولتحقيق هذين الهدفين تم الاتفاق على

الموضوع الرئيسى :	الخصخصة	اسم كاتب المقال :	الجريدة
الموضوع الفرعى :	قطاع الكهرباء	رقم العـــــدد :	٤١٣١٢
المصــــــــدر :	الاهرام	تاريخ الصــدور :	٢٠٠٠/١/١٥

انشاء جهاز تحكيم مستقل وفي اغلب الأحيان يتم انتخابه وتعطى له كل الحصانة والضمانات التى تجعل عمله مستقلا عن الحكومة واصبحت له شخصية معنوية وقراراته ملزمة وواجبة التنفيذ ولايمكن للشركات أن تحرك أسعار الخدمة مالم يوافق جهاز التحكيم على ذلك كما يلجا اليه المواطنون اذا تدنت الخدمة او شابها بعض القصور ويقوم الجهاز وجهازه الفنى يبحث أسباب الشكوى وتحديد خطة التغلب عليها وعلى الشركات الاستجابة الفورية لما يحدده الجهاز.

وردا على تساؤل حول خصخصة السكك الحديدية يقول صبرى عجلان لقد تم ذلك على مرحلتين .. المرحلة الأولى تم طرح خطوط الخدمة على عدد من الشركات لادارتها وابقت الحكومة الأصول الهندسية كالورش والسكك الحديدية ملك شركة واحدة تقوم بالخدمة لشركات الادارة نظير تكلفة يتفق عليها كما انكر انه ظهرت العديد من المشاكل بين هذه الشركات ولاأعتقد أن خدمات السكك الحديدية البريطانية قد تحسنت كثيرا عن وضعها السابق بل سمعنا عن حوادث كثيرة تكررت على بعض خطوطها.

أعتقد أن مثل هذه المشاكل قد حدثت عند خصخصة شركات الغاز الطبيعى وقد استغرقت أكثر من خمسة أعوام حتى استقر الوضع بها ولولا نجاح هذه الشركات فى عملياتها الخارجية واكتشافها لبعض حقول الغاز بالدول الأخرى لتاثرت اقتصادياتها كثيرا ومن ممارستى الشخصية لم يحدث تقدم فنى ينكر على هذه الشركات منذ خصخصتها.

ويقول د. عجلان :أن خصخصة شركات الخدمات تختلف كثيرا عن خصخصة الشركات الانتاجية حيث الأولى تقوم بخدمة عامة يتاثر بها كل المواطنين وذات طبيعة احتكارية فى أغلب الأحيان ومالم يتحسن أدائها ويوجد جهاز مثل جهاز التحكيم فسوف يكون الخاسر دائما هو متلقى الخدمة وبالتالى تصبح الدولة فى موقف حرج وتكثر شكوى المواطنين وأعتقد أن تجربة التليفون يمكن أن توصف بأسوأ من ذلك على الرغم من أنها خدمة لاتصل الى أهمية أو خطورة العديد من خدمات المرافق الأخرى.

أنا من المؤمنين ان الادارة الحكومية لوحدات الانتاج أو الخدمات أمر يتضمن العديد من السلبيات كما أن سمة العصر وروح التطور تحتم خلق المجتمع التنافسى على امل اطلاق الطاقات وخفض التكلفة وتجويد المنتج ولكن الاقتراب من شركات المرافق هو أمر يجب أن يؤخذ بكل العناية وبما يستحقه من دراسة واعية واستيعاب كل التجارب المثيلة بالدول الى سبقتنا فى هذا المجال وعلينا أن نراعى دائما أن قدرة المواطنين وطاقاتهم الشرائية تختلف من دولة الى اخرى أى انه ليس من المنطقى أن تقارن تكلفة النقل أو الكهرباء بدولة أوربية مع مثيلتها بمصر لان دخول الأفراد متباينة مع تقديرى الكامل لما تتحمله الحكومة من اعباء ولكنه قدرها وعليها أن تبحث عن البدائل الاخرى التى تعاونها فى تقديم مثل هذه الخدمات للمواطنين فى حدود امكنياتهم.

الذى يطمئننى انه على راس وزارات الخدمات حاليا كالهرباء والنقل وزاء متخصصين ويقدرون مسئوليتهم قبل المواطنين وارجو منهم البدء فورا بدراسة موضوع خصخصة هذه المرافق فى تانى شديدين ولايمكن أن يمنعهم ذلك من البدء عاجلا فى تطوير اساليب العمل وتطويرها بهذه المرافق لحين توسيع قاعدة الملكية بها.

الخلاصة:

١ ـ شركات المرافق ذات طبيعة خاصة وتمثل خدمة احتكارية ويجب أن يراعى ذلك عند الخصخصة

٢ ـ لابد من انشاء جهاز تحكيم يحدد العلاقة بين ناتج الخدمة ومتلقيها ويكون له كل الاستقلالية والشفافية والمقدرة الفنية.

٣ ـ يجب البدء فورا فى تطوير هذه الشركات فنيا واداريا لأن ذلك سوف يعاون كثيرا فى نجاح علية الخصخصة

٤ـ تشجيع عمليات التأجيل التمويلى والمشاركة عند اجراء توسعات فى هذه المرافق تخفيفا من أعباء الحكومة وحتى نخلق كوادر متمرسة على ادارة هذه المرافق بعيدا عن الادارة الحكومية.

